

MAGYAR SZÁRNYAK

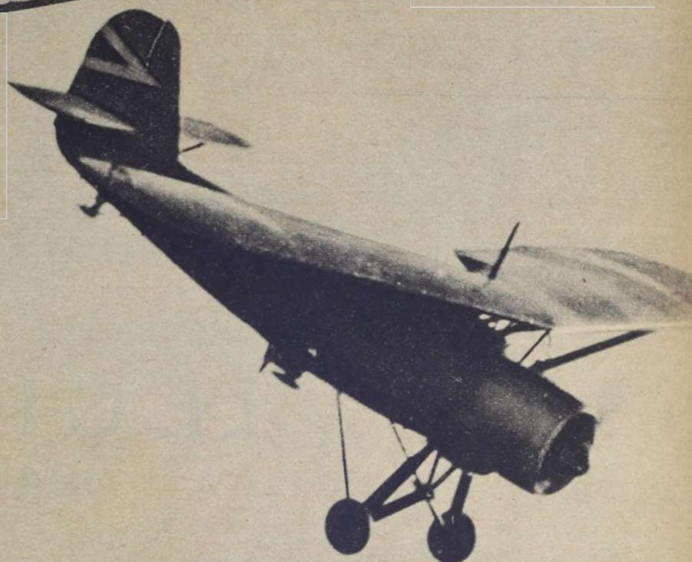
SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 JÚNIUS 15 (12. SZÁM)

eljes sebességgel elóre

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 12. SZÁM * BUDAPEST, 1941 JÚNIUS 15







Magyar felderítő gépek

LÉGIHÁBORÚ

1941 V. 27 — VI. 14

A földközitengeri csatának a líbiai előretörés és Görögország meghódítása után, a görög szigetek, majd Kréta elfoglalásával újabb fejezete zárult le. A krétai harcok június elsején érték győzedelmes véget. Kerek egy évvel a narviki diadal után a német légierő, ejtőernyős vadászok, légigyalogság és repülőgépen szállított hegyicsapatok ismét oly ragyogó fegyverténnyel öregbítették hírnevüket, amelyet a haditörténelem örökké a legnagyobbak közé fog sorolni.

A krétai küzdelem első hét napjáról és ennek az egyedülálló hadivállalkozásnak a méltatásával a Magyar Szárnyak előző számában foglalkoztam. A harcok végével kiadott német összefoglaló jelentés és az angol alsóházban a hagyományos hidegvér félretételével lefolyt vita számos részletet világít meg, minek ismeretében még nagyobbnak tűnik fel a krétai győzelem jelentősége.

Mert Kréta mégis csak próbaköve volt a támadó és védő oldalán egyaránt a vezetésnek, a csapatnak, a szellemnek és az egyes katonának éppen úgy, mint az ide összpontosított légi és tengeri flottának.

A német vezetés a támadást napok, legfeljebb egy-két hét alatt készítette elő. Az angolok, akik háromnegyed évig Krétában voltak, ismerték és hirdették a sziget nagy stratégiai fontosságát, mégis úgy szervezték meg annak védelmét, hogy víz felől igen, de levegőből nem volt meg az előfeltétele a német részről elsősorban légi úton várható támadás visszaverésének. A krétai, a körülzárt tobruki, az egyiptomi és előázsiai csapatokra szétforgácsolt angol repülőerők csak az Angliában lekötött számos alakulat megerősítésével tudtak volna a németekkel szemben eredményesen fellépni. Vagy vadászerőkkel a Kréta feletti légtérben, vagy sorozatos bombatámadásokkal a görögországi német repülőalakulatok ellen, vagy mindkettővel együtt lehetett volna — elméletileg — a német támadást kivédeni. De Krétában megfelelő számban repülőalapok nem voltak, tehát a kis hatósugarú vadászok eleve elmaradtak, angol bombázóerők összevonása és támadása nem következett be, a földi légvédelem magában gyengének bizonyult. A közelkeleti angol légierők parancsnokát, Longmoore légimarsalt tették meg bűnbaknak a krétai kudarcban és őt menesztették a felelős vezetők közül. Ezzel is olyan látszatot kap az eset angol részről is, hogy egyik oldalon a légierők kiváló vezetésének, a másik oldalon a légivezetés elégtelenségének következménye volt elsősorban Kréta elvesztése. Az angolok a földön és a tengeren nagy elszántsággal verekedtek. A krétai harcok a legsúlyosabbak voltak Dünkirchen óta. Az első napokban biztosan nagy volt a számbeli túlerő az angolok javára. A nehéz tűzfegyverek nélkül harcoló és csak a német bombázó és romboló gépek által többszáz kilométer távolról támogatott kis harccsoportok küzdőszelleme és vitézsége győzött a földi harcokban az ausztráliai, jó katonák felett. A krétai harcokban, a számbelileg majdnem végig gyengébbek győztek. Nem kellett a támadáshoz négyszeres túlerő, pótolta azt a különleges kiképzés és a kiváló szellem. Az egyes katona közötti összehasonlítás is a németek javára ütött ki.

Az angol flotta négynapos harcban megkísérelte, hogy legalább víz felől ne sikerüljön az invázió. Ezt a feladatát annyira »önfeláldozóan« oldotta meg egyideig, hogy a megmaradt és sérült hajókkal végül is el kellett hagyni a szigetkörüli vizeket. Ezzel a harc el is dőlt, mert a német légiuralom alatt álló tengerrészen az angol flotta ebben a háborúban a legnagyobb veszteségét szenvedte. A légierő erősebbnek bizonyult a repülőtámogatás nélkül maradt haditengerészetnél. A harcok utolsó szakaszában már az olasz haditengerészet egységeinek védelme alatt olasz és német csapatok tenger felől is partraszállhattak a szigeten. Mindezek a tények elsősorban az angol közelkeleti légierő számbeli gyengeségére mutatnak és ezzel a közelkeleti angol helyzet számos sebezhető oldalára. A vezetési hibákra, termelési bajokra, a győzelemre beugratott közvélemény lassan ráeszmél Angliában is .

A támadás súllyal május 20-án a Malemes—Kanea szakaszon történt, ugyanakkor Rethimnon és Heraklionnál is leszálltak ejtőernyős csapatok.

A 21-én és 22-én beavatkozó angol flotta ellen a VIII. német repülőhadtest Richthofen tábornok parancsnoksága alatt harcolt és győzött. Az első hegyicsapatok a naponta leszállított ejtőernyősök és légigyalogság után 25-én szálltak le és a sziget nyugati részét 27-ig elfoglalták. A kisebb rethimnoni és heraklioni ejtőernyős csapatok hősi harcok után 28-án szintén támadásba mentek át és az ugyanakkor partraszállt olasz, tengeren át szállított csapatokkal megkezdték a visszavonuló ellenség üldözését a déli partok felé. Csak egyes csapatrészek menekültek meg a sziget angol és görög védőrségéből, mert a sphakiai kikötőben kis hajókra, vitorlásokra szállt osztagokat is megtámadták a német bombázók.

A június elsejével befejezett harcok után pontos veszteséglistát adott ki a német hadvezetőség.

A légierő és ejtőernyős csapat 105 tisztje és 927 katonája hősi halált halt, 88 tisztje és 2009 katonája eltűnt, 104 tisztje és 1528 fő legénysége megsebesült. A hadsereg (hegyivadászok) vesztesége ¼-e a légierők veszteségének.

Az angol-görög csapatok 15.700 foglyot, 5000 halottat veszítettek a tengeren elsüllyedteken kívül.

A repülő anyagi veszteség külön Krétával kapcsolatban nincs kimutatva. Az egész Balkánhadjárat alatt a légiharcban 167, a légvédelem tüzében 8, repülőalapok elleni támadásnál 417, összesen 592 angol-görög gép pusztult el. Ezzel szemben a német veszteség kereken 250 repülőgép.

Kréta jelentőségét mint repülő és haditengerészeti bázist nem lehet lekicsinyelni. Ez a Földközi tenger keleti medencéjében lehorgonyzott nagy repülőgépanyahajó Rhodosszal együtt Palesztína és Egyptom felé közelebb hozza a német légierő nyomasztó fölényét és

NÉMET SASOK A FÖLDKÖZI TENGER FELETT



A görög kikötőkből nehezen menekültek az angolok.



List tábornagy ejtőernyőssel beszélget.



Egyik görög kikötő, ahol az angolok megkísérelték a behajózást.

A híres »Tobruk« stukaról fényképezve.



mindazt, amit az ezzel összefüggő veszély jelent.

A haditörténelembe vándorolt 1941. évi tavaszi hadjáratok (Szerbia, Görögország, Kréta) után újabb szünet van közel két hete. Az északafrikai német-olasz felderítő harcok és a tobruki körülzárt angol csapatok kitörési kísérletein kívül német és olasz részről nincs ujság. A szicíliai német repülőhadtest elszállítását és másutt való alkalmazását jelentették csak be, azóta Málta ellen ismét az olasz repülők végeznek rendszeres légitámadásokat. Az eddigi támadások következményeként a hadifontosságú repülő és tengerészeti célok legnagyobb része elpusztult és Málta már nem az a félelmetes tüske, mint félévvel ezelőtt volt. Kikötőit csak egyes kisebb hajók használhatják.

A német és olasz legitámadások Szuezi csatorna vidékére, Alexandriára és Haifára összpontosulnak.

Az angol hadvezetésnek sikerült az iraki angolellenes arab megmozdulást véresen leverni. Ezután a szíriai francia mandátumos terület ellen fordult Wavel és június elseje óta a volt francia szövetséges kisszámú seregével védekezik a három irányból támadó angol és De Gaulle-féle francia csapatok ellen.

A szíriai harcok kimenetele, ha a franciák magukra maradnak, nem kétséges. Olyan kis létszámú az ottani francia helyőrség, hogy a Vichy-ellenes franciák és Wavel csapatai gyorsan vagy lassabban, de eredményt fognak elérni. A francia ellenállás nem látszatvédekezés jellegű, hanem komoly. A mossuli, a többi iraki és iráni kőolajforrás védelmében és az arabokkal szembeni angol presztizs emeléséért megindított angol offenzíva eddig Damaszkusz, Beyrouth és Aleppo irányában lassan tért nyer.

Hírek vannak arról is, hogy Wavel a francia Szomáli gyarmat kormányzóját is a gyarmat megadására szólította fel, amit a franciák erélyesen visszautasítottak. A megszállás terve érthető, az angolok az egész Vörös-tenger-Perzsaöböl vidékén úgy mint Elő-Ázsiában megelőző intézkedéseket tesznek, miután eddig állandóan elkéstek. A volt szövetségessel szembeni fellépés visszahatása azonban súlyos lehet és a francia közvélemény további németbarát orientációját elősegíti.

*

A német légierő háborúja Anglia ellen és az Atlanti-Óceánon az év első négy hónapjáról szóló külön összefoglaló hadijelentésben szerepelt. A támadások súlya a kikötőkre esett. A nagy megtorlótámadások közül 38 kikötőkre és hadiipari központokra, 12 pedig Londonra jutott. Számos támadás irányult az angol repülőalapok ellen. Az angol támadásokkal kapcsolatban a német jelentés rámutat arra, hogy azok főleg nem hadicélokra irányulnak, most is ezért lényegesen nagyobb az épületekben, kórházakban okozott kár, mint a hadigazdálkodásban.

Az első négy hónap repülőveszteségei angol részről: 271 gép légiharcban, 97 a légvédelmi tüzérség tüzében, 73 pedig a repülőtereken pusztult el. A német gépveszteség az Anglia körüli és atlantióceáni harcokban a fenti szám fele alatt van.

A légierő az év eleje óta elsülyesztett angol hajók 33%-án kívül több mint 1 millió tonna hajóteret súlyosan megrongált bomabtámadásaival.

A légitevékenység a már megszokott keretek között folyt le az elmúlt két hét alatt is. A német távolbombázó repülőalakulatok messze az Oceánon sülyesztik el a legértékesebb hajókarakományokat és a Szentgyörgy csatornában is állandóan megtámadják a hajókaravánokat, éjjel és nappal is.

Anglia és Észak-Franciaország partjai között a nappali támadóvállalkozások következtében sok a légiharc. A 12-i angol támadás a Ruhr-vidék városai ellen 10 angol bombázó lelövésével végződött. A most következő legrövidebb éjszakák időszaka az angol bombázókat a legközelebbi célok bombázására kényszeríti, míg a németek változatlanul végzik tervszerű támadásaikat az angol hadigazdálkodási célok és a hadiellátási hajóvonalak ellen.

*

Roosevelt május 27-én beszélt és a beszéd értelmét a napilapok teljesen kiértékelték. Legnagyobb aggálya az amerikai elnöknek Anglia hajóveszteségei miatt van, amik jelenleg oly magasra emelkedtek, hogy lényegesen meghaladják az angol és USA hajóépítő művek termelési képességét. Állandóan félti Roosevelt a nyugati félgömb jövőjét a német támadásoktól. Ezért foglalta el Grönlandot és ezért kacsingat a francia Dakar felé. Az Atlanti-Oceánon levő Azori és Zöldfoki portugál-szigetcsoportok esetleges német birtokbakerülésétől is fél, mire a portugálok újabb erősíté-





700 találattal, de mégis itthon

seket küldtek a szigetekre, de Grönland példáján okulva, nem a német miatt. Az amerikai imperializmus a demokrácia álarca alatt megmozdult. Nyilt hadüzenetig még nem fejlődtek az ügyek, de a nyílt állásfoglalás következményeként ez is be fog következni. Roosewelt az USA új háborús átmeneti helyzetének a korlátlan nemzeti szükségállapot címet adta, amit azután mindenki a maga szájaíze szerint magyaráz. Egyesek szerint ez olyan mozgósítást megelőző készültségi helyzet, a haderő tényleges állományának feltöltése, a magán ipari, kereskedelmi és közlekedési kérdések teljes irányításának és ellenőrzésének lehetősége, a munkaidő felemelésének és a sztrájkok letörésének joga, stb. korlátlanul az elnöké. A conwoy kíséret kimondása és a semlegességi törvény megváltoztatása még nem következett be, az ipari mozgósítás azonban igen. Az USA hadirepülő iparáról az amerikai nagytőke lapjai a *Fortune* nyomán térképet közölnek. Még túlsok a fehér geometriai figura benne, ami a tervezett fejlesztést jelenti. Európában a tengely nem ilyen térképpel hat a gyengeidegzetű amerikai polgárokra, de a maga önellátását és termelését nem így, de különben szervezi és fokozza. Az USA-nak Európát meglepni csak egyszer sikerült, 1917/18-ban. Azóta sok minden megváltozott és meg fog változni, ami az erők alakulását ipari és műszaki téren illeti. A bombázások következtében elsorvadó angol ipar pótlása Amerikában még nem minden, azzal csak egy keletkezett hiányt pótolnak. Az USA mint léginagyhatalom az európai háború légitapasztalatai alapján akar az élrekerülni. Elfelejti, hogy a háromhatalmi egyezmény államai az európai és ázsiai nyersanyagok birtokába kerülve, lényegesen nagyobb erőt jelentenek, mint az USA és Kanada.

Az amerikai ipar fejlődése még nem olyan ugrásszerű. 1938-ban 1800 katonai, 150 forgalmi, 1875 sport és iskola, 1939-ben 2141 katonai, 263 forgalmi, 3700 sport és iskola, 1940-ben 3500 katonai, 164 forgalmi és 6670 sport és iskola repülőgép épült. A fejlődés tehát 50—40 %-os a katonai és iskolagép iparban. A nagy forgalmi gépek számának esése azt jelenti, hogy a hasonló típusú bombázók a katonai gépek között már szerepelnek.

A német-amerikai repülőipari verseny 1936-ban indult meg a külföldi piacokért. A német termelés minősége már 1937-ben elérte az Egyesült Államokét és azóta mennyiségben is első a világon. Az előfeltételek adva vannak, hogy az is maradjon. Eddig légiharcokban a német anyag kiválósága bebizonyosodott és az európai s közkeleti harcokban bemutatkozott új amerikai repülőanyag korszerű, de nem jobb a németnél, sőt a vadásztipusban az angolokénál is gyengébb.



A légitorpedó tökéletes munkát végez

Most az amerikai ipar akarja az 1937-es német kiugrást behozni és az USA a nyugati félgömb léginagyhatalmaként akar fellépni eleinte mint szállító, később mint háborús ellenfél. Ma a gépeit az angolok próbálják ki gyakorlatilag, szívós védekezésüknél. Az USA még nincs készen annyira, hogy a légiháborúba beavatkozzék, neki még egy-két év kell, akkor talán eléri a tengely hatalmas géptermelését. De hol van még innen a légifölény? A légiegyensúly helyzetben egyik légierő sem jelenthetné a döntést, illetőleg a haditapasztalatokban gazdagabb és a jobban kiképzett német légierő fölénye tovább is mutatkozni fog, ha ez a legsötétebben látó helyzet is állana elő. A német vezetés gondoskodni fog arról, hogy az USA-nak ne legyen sok ideje erről az általa elképzelt ideális alakulásról gondolkozni. A háború a tengelyhatalmak irányítása és kezdeményezése szerint megy a győzelem felé, Amerika elkésett. B. T.



ommel tábornok megtekinti a bevett El Aghaila erődöt

Tomor László szds.

ALACSONYTÁMADÁS BÁCSKÁBAN

Nagyszombat hajnalának első napsugarai ragyogva törnek meg a forgó légcsavarok fénykörein. A század kilenc vadászgépének dübörgő motorjai harsogják azt az élvezetet, melynél lelkesítőbbet pilóta nem ismer. A pilóták már gépekben ülnek, egy perc van még hátra az indulás megparancsolt időpontjáig, a valóban boldog, feszült várakozás perce, melyben mind a kilenc pilóta, ugyanazt az ujjongóan lelkes hangulatot éli át. Egy testnek érzem magam gépemmel, mely oly sok repülésben nőtt hozzám. Motorjának lenyügözően hatalmas ereje készségesen engedelmeskedik nekem. Diadalmas boldogsággal érzem, hogy mi ketten a gépemmel nagyon erősek vagyunk. Tekintetem meleg szeretettel pihen meg a gép műszerein, ezeken az okos, figyelmeztető, nagy baráti szemeken és azon a kis érmen, amely a műszer közt felerősítve vigyáz reám. A botkormányt átfogó ujjaim alatt érzem a lőbillentyű megszokott érintését. Tudom, hogy megbízható halált osztó fegyverem van. És körültekintve látom, hogy nyolc bátor, erőtől és harcvágytól csillogó mosolygó szempár figyel felém és feszülten várja az indító karjelet. Mi kilencen megérezzük egymás gondolatait és egy apró jelre a »bukfencet« is pontosan egyszerre kezdjük meg és hajtjuk végre. Nincs szebb a világon, mint hazaszeretettől, erőtudattól, tettvágytól és bajtársi összeforrástól túlcsorduló lélekkel várni azt a pillanatot, amikor az ellenség ellen megindulhatunk.

Az elmult napokban sok órát töltöttünk a levegőben a felvonuló honvéd és szövetséges német csapatok mozdulatainak biztosítására. Bajtársi szeretettel figyeltük, hogy a sok-sok magyar fegyver miként nyomul előre visszaverhetetlen ökölként, a vasból és betónból emelt szerb erődvonal felé, hogy a támadás pillanatában egy hatalmas ütéssel áttörje azt. Őrködő szemekkel figyeltük a légtér végtelenségét, hogy messziről észrevegyük és megsemmisítsük az ellenséget, amely földi bajtársainkat megtámadni merészelné.

Mi először saját bombázóinkat biztosítjuk, akik az erődvonal elleni támadást készítik elő bombatámadásukkal.

A század felemelkedik a ragyogó tavaszi égbe és a reggeli napsütésben vakítóan fénylő bárányfelhők közt repülünk azon pontra, ahol bombázóinkat felvesszük. Utunk légvonalban a még szerb megszállás alatt lévő területek felett vezet el. A felhők résein át látjuk Szabadkát és Bácska gazdag fekete termőföldjeit. Örömmel gondolunk rá, hogy ez az ősi magyar város, ezek a drága területek még a mai napon újra magyar kézben lesznek. Micsoda Nagyszombat! Valóban feltámadás napja, — az új magyar feltámadásé is!

A kijelölt légtérben felvettük a bombázókat és közvetlen kíséréssel biztosítottuk a támadás végrehajtását. Ez a mai nap a győzelmes magyar fegyveres erő napja! Milyen lenyügöző látvány ez a bombázó és vadász repülőgép-tömeg, amint a modern erőnek, mintegy szimbólumaként tervszerű rendben tör előre az ég felhői közt.

A bombázók biztosítása után a század folytatja a légtérbiztosító és portyázó feladatát. Messze délre Zombornál, mint égigérő óriási gomba, füstoszlop emelkedik fel. Egy gyár ég. Az országrabló szerbek 22 évig bitorolták ezeréves hazánk éléskamráját és most még a gyárait, városait, falvait is felgyújtják, hídjait felrobbantják, útjait, vasútjait megrongálják. Kincseit, terményeit vonatokon mentik ki Bácskából és tehetetlen mérgüket a magyar lakosságon töltik ki.

De hála gyors gépeinknek, mi korlátlan légtérben utánuk tudunk nyúlni és le tudunk sújtani.

A század Őrszállás irányából nagy balkörrel délről kerüli meg Zombort. A Ferenc József csatornát látjuk magunk alatt. Egyik hídja felrobbantva füstöl, a másik hídja még ép és tele van a hídon foglalatoskodó szerb katonákkal. A hídtól délre gépjárművekből, lóvontatású járművekből, gyalogosokból és lovasokból álló oszlop részben áll, részben délfelé halad. Egy másik délkelet felé haladó úton ugyancsak kisebb ellenséges oszlop halad. A csatornától délre egy vasúti szerelvény lassú mozgásban van Sztapár felé. Ezek Zomborból visszavonuló szerb erők, melyek most jutottak túl a csatorna hídjain és utolsó búcsúszóként a még ép hidat akarják felrobbantani.

Amint a századunkat megpillantják, a hídon erős mozgás támad. Mindenki a híd déli oldalára igyekszik átjutni.

A 22 évi bitorlásért, az égő gyárakért, a felrobbantott hídért most majd géppuska tűzzel visszafizetünk legalább valamit.

A század rajai most tágközű jobb lépcsőt repülnek. A gépem keresztirányú lóbálásával hívom fel a pilóták figyelmét, majd az alacsonytámadás kézjelét adom, amit az összes pilóta továbbad. A következő másodpercekben minden pilóta előrevágja a két nagy ürméretű merev géppuska vezérlését, bekapcsolja az elektromos célzókészüléket, össztűzre forgatja a botkormányon a lőbillentyűt és ezzel egyidejűleg felveszik az oszlopalakzatot. Mindez pillanatok alatt, balkörön játszódik le, hogy északi irányból a híd és az út tengelyvonalába jussunk, azután 1500 m. magasságból egymás után vad száguldással csap le a kilenc vadászgép az ellenségre! A pilóták két vadul előre meredő szemmé válnak, melyek odaszegődnek a célzókészülék fénypontjaira, a lőbillentyűt meghúzzák és megfeledkezve az ellenséges géppuskák és puskák felvillanó tüzéről határtalan harcilázzal csak azt látják, hogy a kattogó géppuskák ontják a nyomjelző lőszer hosszú kékes csíkjait az ellenségre és a becsapódó lőszer foszforja szikrázó lángokkal villan fel. Micsoda győzedelmes gyönyör ez! Az ellenséges oszlop megbénul, pánikban próbál szétfutni, de már késő. Végső kétségbeeséssel vetik magukat a földre, de ott is végigseper rajtuk géppuskáink tüze.

Az oszlop végigseprése után a felrántott gépeket enyhe balfordulóval újra rányomjuk az egy-két kilométerrel délebbre haladó vasúti szerelvényre és tüzünk azt is végigsepri. Látjuk, amint egyesek kiugrálnak a vonatból. A terep fedezetét kihasználva lapos balívben szöknek fel a gépek újra a magasba és visszapillantva látjuk, hogy a vonat megállt. Ugy látszik, jól átlyuggattuk.

Egymás után zárkóznak fel ismét a rajok. Itt van mind a kilenc gép. A pilóták az élmény hatása alatt integetnek át egymásnak. Azonban feladatunkat a légtérbiztosítást folytatni kell és már forognak is újra minden irányban a fejek, hogy az ellenséget mi vegyük hamarább észre. És tényleg észre veszünk egy csomó apró pontot a déli láthatáron. Nagy sebességgel közeledünk. Egyfedelű kis vadászgépek. Vajjon ellenségesek-e? Még nem lehet felismerni. Már támadásra készülődtünk, amikor észrevesszük, hogy szövetséges német vadászszázaddal találkoztunk. Lelkes integetéssel válunk szét és a találkozást gondolom mindkét fél pilótái nevetve beszélik meg a leszállás után.

Sajnos a várvavárt ellenséges repülőkkel nem találkoztunk, de legalább egy jól végzett alacsonytámadás élményeivel gazdagodtunk.

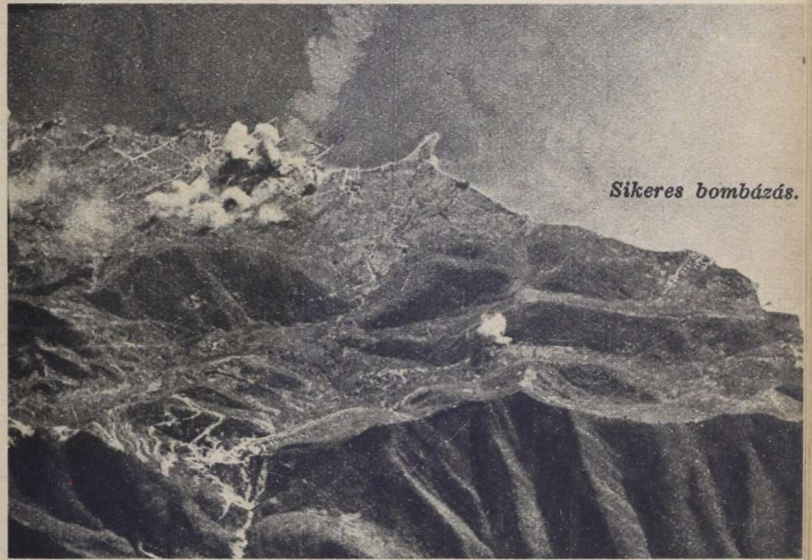
ADAKOZZUNK A REPÜLŐ ALAPRA!!

Az olasz légierők felkészültsége a nagyszerű eredmények titka

Olasz vadászszázad indul!



Megbeszélés indulás előtt.



Sikeres bombázás.



Olasz bombázók görög repülőtéren. (Előtérben egy megsemmisített angol gép.)

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

— Úgylátszik a mai nap is említésreméltó esemény nélkül telik majd el — elmélkedik W. százados 196-os Aradoja kormányánál a néptelen, helyesebben inkább hajótlan Csatorna felett. Amerre a szem ellát, egyetlen valamirevaló célpont sem mutatkozik. Az ellenfél buvárhajóinak, aknarakóinak nyoma sincs.

Azonban a békés nyugalom nem tart sokáig. Tíz píciny pont tűnik fel váratlanul a láthatáron. Rohamosan növekednek, majd szemelláthatóan tíz Spitfire bontakozik ki a pontokból. Csinos kis meglepetés pilóta és megfigyelő számára! Hosszas fontolgatásnak most nincs helye. A tíz angol nyolcvan géppuskájával rá fogja vetni magát az egyedül szálló felderítőre és... a derék 196-os este a Véderő-főparancsnokság jelentésében a veszteséglistán szereplő gépek számát gyarapítani fogja eggyel.

Az elősuhanó vadászokat géppuskatűz fogadja. Mindig a hozzá legközelebbeső britet veszi célba a megfigyelő és időközben rövid szavakkal tájékoztatja századosát a küzdelem állásáról. A megszállt francia part menedéket jelentene, de még messze van. Igy teljesen magárahagyottan kénytelen a két német repülő a tizszeres túlerővel felvenni a harcot.

— Ha már meg kell történnie, akkor legalább egyet magunkkal viszünk a vízbe — csikorgatja fogait W. és gépét felrántva szembefordul az egyik támadóval. Közel 1000 kilométeres sebességgel süvít egymás felé a két gépmadár. Másodpercek alatt eldől a párharc sorsa. Készületlenül érte a Tommyt a támadás és szinte tehetetlennek érzi magát a feléje zuduló hidroplán géppuskáinak és merev gépágyúinak tüzében. Az utolsó pillantban ránt bele a kormányba és a Spitfire alig három méternyire száguld el a német gép fölött. Törzséből fehéren gomolygó és a nagy sebesség légáramlatában örvénylő füstzászló tör elő. Halálos sebet kapott a vadász s most a támadó kötelékből kiválva igyekszik elérni a hazai partokat.

W. másik ellen ellenfél felé fordult. Harcolva akar a francia partok közelébe jutni, de efelől az angol vadászok sebessége nem sok reménnyel kecsegtet. Mind újabb és újabb támadásba kezdenek és a kis parti felderítő kétfőnyi legénysége ismételten felveszi az odadobott kesztyűt. Mit számít az most, hogy a hordfelületek borítását cafatokban tépi le a vadászok géppuskáinak korbácsoló tüze, vagy hogy a plexiüveg-burkolat szilánkokká forgácsolódik az ellenséges lövedékek özönében?

Észrevehetően bizonyos tekintélyt vívott ki magának a német gép legénysége ellenfelei előtt, mert azok az ötödik rohamot már nagyobb óvatossággal és körültekintéssel intézik, mint a megelőzőeket. Új taktikához folyamodtak, hogy az egyenlőtlen küzdelemben minél több előnyt biztosíthassanak maguknak. Három rajba tömörültek és igyekeznek olyan helyzetbe kerülni, hogy egy raj mindig a felderítő sarkába legyen, ha az egy éles fordulóval menekülni akarna.

Hátrafelé most már nem védekezhet az Arado. Hátsó géppuskája elnémult, a megfigyelő élettelen testtel csuklik össze ülésében. Észrevették ezt az angolok és irgalmatlanul kihasználják a régen várt lehetőséget.

Kétségbeesett végküzdelem kezdődik most. A százados üvegszilánkoktól összevágott arcán keskeny patakocskákban csorog a verítékkel keveredő vér. Hirtelen erős ütést érez balvállában és érezhetően gyengül balkarja is. Nem törődik a sebekkel. Szemeivel állandóan ellenfeleit figyeli. Végre, most benne táncol a fonálkeresztben az egyik Spitfire! A távolság lehet úgy nyolcvan-száz méter... egy nyomás az elsütőgombon és a maradék lőszer eltűnik a vadász törzsének közepében. Mint egy kődarab zuhan a mélybe, fekete füstcsóvát maga után húzva a harcképtelen fémmadár.

De találatot kapott az Arado mótorja is. Fordulatszáma visszaesik, majd nem sokkal később mind hosszabb időre teljesen kihagy. A megfigyelő elesett, a pilóta súlyosan megsérült, a mótor üzemzavarokkal küzd s így nem marad más hátra, mint a kényszerleszállás. Vége a harcnak. W. százados utóljára összeszedi minden erejét és vízre helyezi az Aradot. Az úszótalpak és hordfelületek azonban szitává vannak lőve s a gép feneketlen fazékhoz hasonlóan, másodpercek alatt elmerül. A századosnak sikerült magát az ülésből kicsatolnia és most, hogy a merülő géptől nagy kínnak úszva, távolodni igyekszik, meglepetéssel pillant meg egy német aknaszedő flottillát, mely összes légvédelmi gépágyújával és géppuskájával tűz alatt tartja az angol vadászokat. A légiharc hevében észre sem vette az éppen legjobbkor felbukkanó hajórajt. Két eltalált Spitfire hatalmas csattanással zuhan a hullámok közé, míg a többi hat irányt változtatva, teljes gázzal és meglepő fürgeséggel távozni igyekszik a kíváló pontossággal működő gépágyuk lőtávolából.

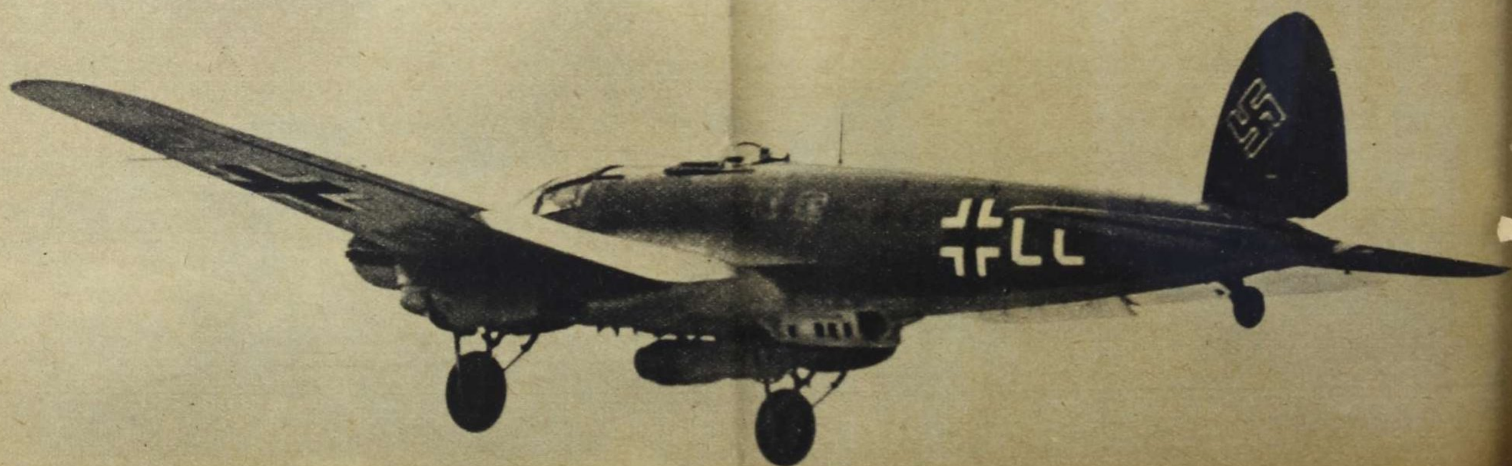
*

Vadul rohanó kékesszürke hullámok kergetik egymást az Északi-tenger felszínén. Nehéz, sötét fellegeket hajt maga előtt, kis magasságban az erős északnyugati szél. Szakadatlanul ömlik az eső. Undorító idő van. Ma bizonyára biztonságban érzik magukat a szigetlakók. »Csak nem fognak a germánok ilyen időben támadni, amikor tisztességes ember még a kutyáját sem kergeti ki az utcára?«

Az egyik keserves csalódást az a H 111 fogja nekik okozni, mely a felkorbácsolt tenger felett száguld zuhogó esőben, fedélzetén öt harcedzett repülővel és megrakott bombarekeszekkel Albion felé.

A látás a lehető legrosszabb. Az eső teljesen elvakítja a vezetőfülke üvegezését és beszivárog minden elképzelhető résen, olyannyira, hogy még a megfigyelő főhadnagy ölében kiteregetett térkép is teljesen átázik a kitartóan erőszakos elemek túlzott közelségének kézzelfogható bizotyítékaként.

Elmosódott vonalakkal rajzolódik ki a párából Középanglia partja. Valamivel lejjebb ereszkedik Heinkelünk. Útja sík, kis vízfolyásokkal tarkított vidék felett vezett az egyik fontos repülőtér felé, ahonnan esténként brit bombázókötelékek indulnak Németország elleni útjukra. Az apró falvak és elszórt tanyák lakói elképedt arccal, kételkedve nyujtogatják nyakukat. Nem akarnak szemeiknek hinni, hogy német repülő-



gépet látnak ebben az időben, ráadásul oly alacsonyan, mintha házuk kéményét akarná lesodorni.

Katonákkal megrakott teherautó döcög a pocsolyákkal tarkított országúton. Nyakuk közé kapnak egy sorozatot az első gépusából. Mire felocsudnak meglepetésükből, a bombázó már messze jár. Öt méter magasban dübörög a szántóföldek és legelők felett, mindenütt a talaj emelkedéséhez igazodva. Könnyű légvédelmi ütegállás tűnik fel a gép előtt. Megismétlődik az előbbi jelenet. Az őrszem még ki sem vehette zsebéből kezét, máris végigvágott az állásokon a géppuskazápor.

Megnyílnak a bombatárak fedőlemezei. Már közeledünk a célul kiszemelt repülőtérhez.

— Repülőgép a leszállómezőn! — kiáltja a pilóta.

— Még hozzá egy Wellington — fűzi tovább a szót a megfigyelő. Vezényszó vet véget a beszélgetésnek.

— Vigyázat! Alacsonytámadás!

Heinkelünk fordul egyet és ekkor a repülőtér mellett vezető út mentén tizenkét újabb Wellington válik láthatóvá. A háttérben gépszínek és legénységi épületek csoportja. Gondtalanul járnak-kelnek a katonák az egyik betonkifutón. Nem is sejtik a veszedelmet. A felállított bombázók vonalán repülünk végig. Az első csomagok elhagyják a rekeszeket, egyidejüleg megszólal a törzsorr és törzsfenék géppuskája is. Lövéssorozataik alaposan belekalapálnak a földön álló hatalmas bombázókba.

— Két Wellington ég! — hallatszik a fedélzeti távbeszélőn át a hátsó géppuskalövész jelentése.

— A bevezető akkordok után nyitánynak egészen jó — fordul nevetve a pilótához a parancsnok.

Hátra arc! A második bombazápor után szerelőállványok, gépalkatrészek röpködnek szerteszét az emeletmagasra felszökő sárszökőkutakban. Újabb öt »láda« vált ócskavassá. Mindezek tetejében a földi elhárítás még meg sem nyikkant.

Nagyüzem van Heinkelünkön. Ontja a tüzet az összes géppuska. Gőzölögnek az esőben a lövésektől áttüzesedett csövek. Egymásután ürülnek a dobtárak. Mindegyik géppuska alatt garmadával hevernek a kilőtt hüvelyek. Repülőtéri látogatásunkra a legnagyobb hangár bombázásával tettünk pontot. Kellős-



Amikor a pilóta a telhőből kicsúszik

közepébe kapott egy három szivarból álló sorozatot és első benyomásunk az volt, hogy huzamosabb ideig nem fognak harcigépek vendégszerető falai közt otthonra találni.

Bombáinktól már megszabadultunk és röviddel azután, hogy a repülőteret elhagytuk, egy kis erdei tisztáson számos, szorosan egymás mellé állított katonai gépkocsit vettünk észre. Valóságos tűzesőt kapott a szabad ég alatt elhelyezett kocsiszín s az ismételt alacsonytámadásoknak csak a lőszer kifogyása vetett véget.

Sűrű, csípős lőporfüst tölti meg a gép belsejét, amikor emelkedni kezd és irányt vesz a tenger felé. Lassan alkonyodik. Hosszú repülés után, a késő éjjeli órákban hagyja el a legénység kötelékét repülőterén a bombázót s kimerült arcuk mosolyán meglátszik, hogy eddigi katonai pályafutásuk legeredményesebb harcicselekményét hajtották végre. Ford. **Sebesfi László.**

KERESZTVÍZ ALATT

2803 méteres magassági rekordrepülés



A cikkben szereplő gép indulásáról készült ez a kép.
(Nád Andor felvétele.)

Gyenge északkeleti szélben, jó termikviszonyok mellett, kb. tízen vitorláztunk Pünkösdvasárnap a Hármashatárhegy északkeleti lejtője előtt. A gépek változó magasságokban 50—200 m között jártak.

A vitorlázórepülés magyar pionirjai közül néhányan csoportos távrepülésre szövetkeztünk. Mire azonban elérkezett az 1 óra, az 1500 m-es gyülekező magasságban még csak ketten voltunk. Török barátom, a piros testű, törtszárnyú Minimoa-géppel, magam pedig az egyik olimpiai egységtípussal. Kertész László úgylátszik nem győzte türelemmel a várakozást és távrepülésre már elindult. El is érte kitűzött célját, túljutott a 60 km-en és a börgöndi repülőtéren szállt le, megszerezve az ezüstkoszorús teljesítmény-jelvényt. Az »*Old Boy staffli*« többi tagjai sajnos, nem jutottak el a startig sem, mert gépeik összeszerelése nem készült el a kellő időre. Ketten jelentünk meg tehát a találkozón és egy északnyugati kisebb viharfront előtt vitorlázva, csakhamar elhagytuk a Hármashatárhegy vidékét. Bujócskáztunk jó 1500—1700 m magasságban a viharfront elszakadozott felhőfoszlányai között. Hol közelebb, hol távolabb repültünk egymástól, integettünk, jelekkel mutogattuk egymásnak az útirányt és mind a ketten abban a hitben voltunk, hogy tudjuk mit akar a másik mondani. Pedig nem tudtuk. Én Törököt a Duna mentén tornyosuló hatalmas zivatarközpont felé akartam csalogatni, ő pedig az előre kitervelt Balatonmenti útvonalat ajánlgatta. És mert mind a ketten makacsul kitartottunk elgondolásunk mellett, Adony táján elváltunk egymástól. Én a késői időpontra való tekintettel felhagytam a távrepülés gondolatával és inkább egy kis vakrepülés gyakorlására határoztam magam. Török pedig csakhamar eltünt a kumuluszfelhőkkel tarkított napsütéses égben.

Sok gondolkodni való időm már nem volt, mikor elértem a kialakuló helyi zivatar magját. Egyenletes jobb-körözésbe kezdtem és percek mulva elszürkült körülöttem a világ. A felhő magába szippantott. Kezdődött tehát a vakrepülés, melyet legutóbb csak jó két évvel ezelőtt gyakoroltam. Előszedtem emlékezetemből a régi tapasztalatokat, a legnagyobb óvatossággal és magamra parancsolt nyugalommal kezeltem a kormányokat. Közben egyre rohamosabban nyertem a magasságot és csakhamar állandósult a 3—4 m mp-kénti emelkedés. A gép meglepően stabilnak mutatkozott. A fergeteg mintha szelidebb lenne, mint eleinte gondoltam és a vakrepülés könnyebben ment mint reméltem. Jó 2500 m-en jártam, mikor dobpergésszerüen jégzápor kezdte paskolni a gépet. Attól féltem minden nagyobb koppanás után, hogy betörik a pilótakabin cellon fedele. Nyugalmat erőltettem magamra, egyenletesen köröztem tovább. Egyszerre azonban megeredtek az ég csatornái is és most a réseken mindenütt víz kezdett befelé ömleni. Becsuktam teljesen az oldalablakot, ami azonban nem sokat segített, mert a víz mind szaporábban ömlött be. Kellemetlen volt az a tudat, hogy a gép törzsét szándékosan vízmentesre készítették, de csak alulról, hogy ha netán vízre szállna le, el ne süllyedjen. Arra azonban úgylátszik nem számítottak, hogy felülről is érheti víz a gépet és most az a furcsa veszély fenyegetett, hogy ha megtelik a gép törzse vízzel, 2500 m magasságban fog elsüllyedni. Erre azonban szerencsére nem került sor, mert a nagy magasságban az egyik veszély elnyomja a másikat. 3000 m magasságban jártam már, mikor észrevettem, hogy a fogam hangosan vacog. Aha, gondoltam, itt már hideg van! Ez megint csak nem volt kellemes, hiszen tenyérnyi vízben ültem és a ruhám teljesen átázott, hála a vízmentes törzsnek. A hideg egyre fokozódott. A kabinban pedig egyre sötétebb lett. Valami nincs rendben, gondoltam és zsebkendőmmel letöröltem a cellonburkolatot, hogy a rárakódott pára ne fogja el a fényt. A törlés azonban semmit sem segített. Erre kinyitottam az ablakot és a betóduló hópelyheken keresztül észrevettem, hogy a szárnyéleken és a pilótakabin külső oldalán már ujjnyi vastagon áll a kásás, odafagyott jég.

Ennek sem lesz jó vége, gondoltam és eszembe jutottak a jegesedésről hallottak. Tudtam, hogy a repülés már nem tarthat sokáig, mert a jéglerakodás előbb-utóbb a földre fog kényszeríteni. Sajnos, számításomban nem is csalódtam. Körülbelül 3200 m-en voltam, amikor a sebességmérőm mutatója a 100-as számra mászott fel és az óvatos magassági kormányzás ellenére sem akart onnan visszasétálni a kívánatos 60—70-es számra. Mire azonban észrevettem volna ennek okát, hogy sebességmérőm fuvókája is a jég áldozatává vált, azaz eldugult, — gépem sebessége a repülési határ alá csökkent, éreztem, hogy átesik és az elfordulásjelző mutatói ellentétesen tértek ki. Ekkor tudtam, hogy vége a további magasságnyerésnek. Ki kellett engedni a szárnyféklapokat, minek következtében az emelkedés megszünt és vízözönnek is beillő felhőszakadásban, a felhő alján, Ráckeve tájékán láttam meg újra a napvilágot.

Most már beakartam csukni a féklapot, azonban a nyitott helyzetben annak réseibe annyi jég rakódott le, hogy ez csak félig sikerült. Tovább köröztem lefelé, ismételten próbálgatva a féklapok becsukását. Ezúttal a vízáradat megsegített. Csakhamar leolvasztotta a jeget a féklapokról és a műszerekről, ami nagy megnyugvással töltött el és délnek tovább repülve egy újabb hőzivatart fedeztem fel, amelyben a vakrepülés további gyakorlása céljából ismét felköröztem 2000 m-ig.

Az összeázott műszerek azonban egyre lustábban reagáltak a változásokra és így egy újabb tus után kénytelen voltam ebből a felhőből is odébbállni. Közben persze múlt az idő és az égboltozatot ezen a tájon egyenletessé vált esőfelhők borították el. A felszálló légáramlást adó napsütés csak valahol messze délkeleten csillogtatta előttem a kiskunsági vadvizeket.

Miután láttam, hogy a késői időben a megváltozott meteorológiai helyzet folytán jelentős távolságot már el nem érhetek, megelégedtem az elért magassággal és leszállásra határoztam el magam.

Dunaföldvár közelében 90 km berepülése után, 3 óra tájban értem ismét földet, hol a 2803 m indulási pont felett elért magasság tudatában, buzgón meregettem ki csajkával gépem törzséből az újonnan született rekord keresztvizét.

Me. 111-es bombázók a csatorna felett.

A LEVEGŐ HUSZÁRJAI

Lovasok meglátogatják a levegő huszárjait.



A JU 1-től, A JU 88-ig

A Junkers-gyár nagyszerű harcigépei közül ma a Ju. 88. aratja a harci babérokat. Ez a gép a legkorszerűbb német közepes- és zuhanóbombázó, pompás teljesítményeivel kimagaslik az európai háború gépei között.

A Junkers-művek dicsőséges multra tekinthetnek vissza a harcigépek gyártása terén. 1915-ben jelent meg a harctéren első gépük: a Junkers J. 1. Ez a gép alaposan megelőzte korát: építőanyaga vas és acél volt és maga a gép középfedelű, szabadonhordó szárnyú. Ennyi újítás túlságosan sok volt 1915-ben! Mint együléses, többfeladatos gép került megépítésre. A következő évben megjelenik a J. 2. mélyfedelű együléses vadászgép. Ez is túlságosan »korszerű« volt azokban az időkben. Sebessége 205 km/óra, jóval több, mint bármelyik más versenytársáé.

1917-ben megjelenik Junkers a világ első csatarepülőgépével: a J. 4. típussal. Az előző acélgépekkel szemben ez a gép duraluminiumból épült és — most jön a nagy újítás — a két ülés és a mótorburkolat 4 mm vastag páncéllemezzel volt védve az alacsonytámadás közben érkező ellenséges »üdvözletekkel« szemben. Sebessége 2176 kg repülősúllyal csak 155 km/óra. Ez a gép volt Junkers első és utolsó kétfedelűje, majdnem teljesen közbenső merevítések nélkül.

1917 végén gyártásba veszik a J. 9. gépet, gyors együléses vadászt, mely a 180—200 lóerős Mercedes- és Daimler-mótorokkal 240 km/óra sebességet ért el. A sorozatpéldányok azonban már nem készültek el idejében a háború végére, akárcsak a J. 10. és a J. 11. gépek sem. Ezek eléggé hasonló gépek voltak, téglalapalakú szárnnyal, duralamíniumból. Kétüléses, többfeladatos gépnek készültek, a J. 11. vízigép volt. A J. 9-en jelenik meg először a következő tizenöt év Junkers-gépeinek jellemző sajátsága: a könnyűfém-hullámlemezes borítás.

A háború végén bekövetkezett összeomlás, majd a versaillesi béke jóidőre véget vet a katonai repülőgépek építésének a legyőzött Németországban. A háború három utolsó gépének tapasztalatait egyesítik az A. 20. postagépben, mely azonban katonai célokra nem



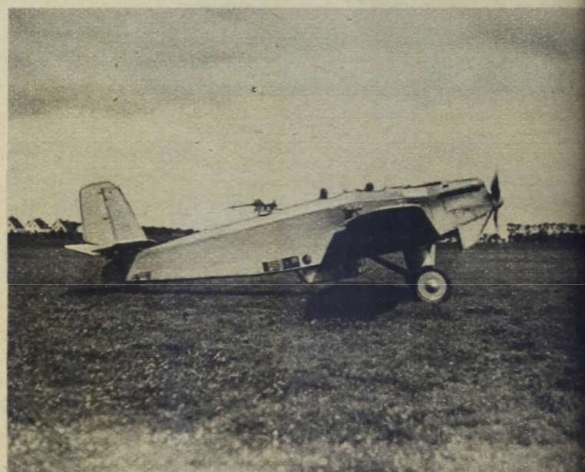
A J. 1-es gép.



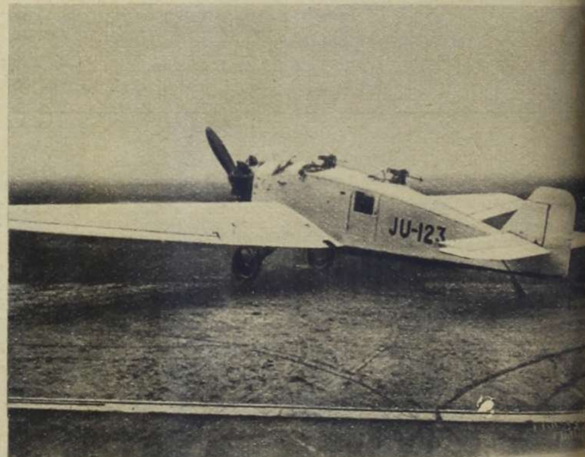
A J. 9.



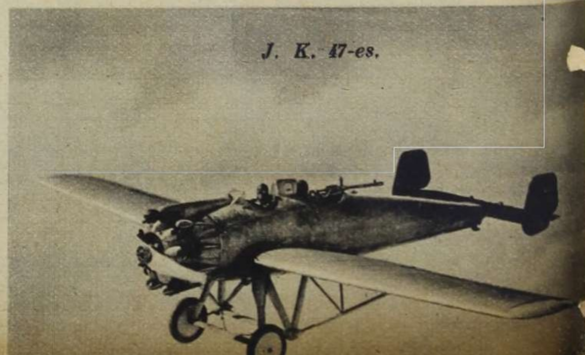
J. 26.



J. 39.



J. K. 43.



J. K. 47-es.



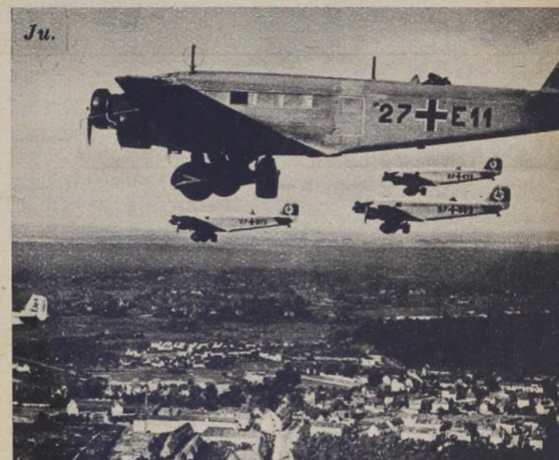
J. 30 K. vízi gép.

Ju. 53 K.

A Ju. 88-as bombázó gép.



J. 30 K.



Ju.



A 88-as géppuskáit előkészítik.

nyerhet alkalmazást. Az 1924. évből származik egy merész kísérlet, vakmerő szembehelyezkedés a békeparancs előírásaival: a J. 21. magasfedelű felderítőgép, a 300 lóerős Junkers L. 5. mótorral, 220 km/óra legnagyobb sebességgel.

A német repülőgépgyárakat a katonai repülőgépépítési tilalom külföldi leányvállalatok alapítására kényszeríti. Amint Dornier Altenrheinban, Svájcban és Pisában, Olaszországban építi katonai gépeit, úgy Junkers is külföldre megy és Svédországban megalapítják a A/B. Flygindustrie gyárat Malmöben. Ez a gyár valósítja meg hosszú éveken át a németországi anyaüzemben készített terveket, itt épülnek meg az érdekes konstrukciók. Otthon csak forgalmi repülőgépek készülnek.

Igy épül meg 1925/26-ban Svédországban a Junkers K. 30. szárazföldi és vízi kiadásban. Hárommótoros nehéz bombázó, Junkers-mótorokkal. Repülősúlya 7600 kilogramm. Legnagyobb sebessége 208 km óránként. A svéd légihaderő meg is vásárolja a gépet.

1927-ben megszületik a Ju. 86. és a Ju. 88. közös őse: a Ju. 37-K. Ez a kétmótoros közepes bombázó az S. 36. gép katonai változata. Repülősúlya 4000 kg, legnagyobb sebessége két Bristol Jupiter-mótorral 232 km/óra. Érdekes volt ezen a gépen az osztott oldalkormány, akár a Ju. 86-on. Négyüléses gép volt, orrában és felül, a szárny mögött, egy-egy géppuskaállással.

Körülbelül ugyanebből az időből származik a K. 39., egymótoros, háromüléses harcigép. Felderítőnek és többüléses vadásznak készült, mintegy 230 km/óra legnagyobb sebességgel, 3000 kg-os repülősúllyal. A törzs alatt külön géppuskaállás volt a harmadik ember számára, akár a lengyel P. 23. gépeken.

Ezt a gépet követte a jólismert W. 33. és W. 34. katonai változata: a Ju. 43. K. Ez Bristol Jupiter-mótorral 260 km-es sebességet ért el, repülősúlya 3200 kg volt. Két géppuskaállás szolgált a védelemre. Többfeladatos és betegszállítógépnek alkalmazták.

1928—1929-ben épült meg a Ju. 53. K., kétüléses, egymótoros felderítőgép, Junkers-mótorral. A 300 lóerős mótor segítségével 206 km/óra sebességgel haladt a kis gép, egy merev és egy forgatható géppuska-fegyverzettel.

Bár számban idősebb, építésben fiatalabb a K. 47. kétüléses vadászgép. Ez egyike volt a legkiválóbb gépeinek. A svédek nagyobb mennyiségben is rendeltek belőle és a kínaiak is használtak belőle a japán-kínai harcok kezdetén, állítólag nagy sikerrel. A világháború Bristol Fighterje után ez volt az első használható kétüléses vadászgép. Bristol Jupiter-mótorral 320 km/óra sebességet is elért. Osztott oldalkormánya is jelentékeny újítás volt, nagyban javította a kilövési lehetőségeket. Nagyon nagy feltűnést keltett a hátsó géppuska bölcsőlafettás beépítése is. Ez a gép lett a Ju. 87. előfutárja.

1933. A német nép ismét szabad. Egyik napról a másikra megteremtődik a légihaderő. Junkers hazaköltözik Svédországból, otthon építi a német hadigépeket. Először a Ju. 52. katonai változatát készítik nagy mennyiségben, majd ezek helyébe lép a Ju. 86. K. Ez a kétmótoros gép ismét új fejezetet nyit meg a Ju.-gépek történetében. Vége a hullámlemezkorszaknak, Junkers is korszerűsít. A Ju. 86. 380 km/óra sebessége és batalmas hasznos terhelése, kora egyik legjobb bombázójává avatják. Az idő vasfoga azonban őt is kikezdi, bár mérsékelten még ebben a háborúban is szerepelt.

Itt azonban a Ju. 87., a híres, rettegett *Stuka* a főszereplő. A K. 47. ősi vonásai, harci tapasztalatai támadnak fel benne, a spanyol háborúból tökéletesedve kerül ki a gép. A Ju. 87. A. és B. világhírnevet szerez.

Ma a Ju. 88-on van a sor és nagy testvérével, a Ju. 89. (Ju. 90. K.) géppel együtt tevékeny része van a tüneményes német harci sikerek kivívásában.

NAGYIVÁNYI ZOLTÁN:

Egy őrnagy emlékezetére

A katonai pilótaképző szakiskolában természetesen minden növendéknek megvolt a maga vitézi ideálja, kinek a háborús pályafutását, bravúros teljesítményeit a sajtóban lázas figyelemmel kísérte és a rádiónak az illetőről szóló közléseit áhítattal hallgatta. Ez még korántsem volt minden. A lapok, de leginkább a képes folyóiratok időről-időre szenzációs felvételekkel szolgáltak a közönség híressé vált kedvenceiről; a növendékek pedig a saját maguk példaképéül választott vadászrepülőnek vagy bombázónak külön albumot nyitottak, melyben a róla megjelent képeket gyüjtögették.

Több kedvenc persze összehasonlításokkal jár, hogy vajjon melyik a különb? Az érdekeltek nem is sejtik, hogy a nevükkel kapcsolatban, egy ilyen szakintézetben, a háború első féléve után egy valóságos dicsőségbörze alakult ki, amelyen a sztárok árfolyamait jegyzik, vagyis a poéneket, a bajnokság felé vezető poéneket összeadják, mert a verseny végeredményben természetesen egyedül arra megy, hogy melyik harcirepülő kerül ki az élre.

A dicsőségtőzsde tagjai a rangsort megállapító egységek tekintetében nagyon nehezen állapodtak meg egymással és ez a látszólagos harmónia a további vitákat, sajnos, nem is zárta ki a növendékek között.

A gyakorlatban annyi azonban kétségtelenné vált, hogy a bajnokjelöltek teljesítménye két főcsoportra osztandó: az első és talán a legnépszerűbb az, mely a saját gépek vezetői által lelőtt ellenséges légiegységek számát tartja nyilván; a második pedig, mely a dicsőséget, a repülők által, a tenger fenekére küldött hajók bruttó tonnatartalmának számösszegében fejezi ki. De más a két főosztályon belül, különösen pedig a két főosztály között ezután is sok vitás pont merült fel a teljesítmények értékelése és összehasonlítása tárgyában.

Az első főcsoport a lelőtt bombázó, felderítő és vadászgépek szerint hasadt szét alcsoportokra, de még ez a széttagozódás sem bizonyult elegendőnek. Ugyanis például: bombázó, ugyebár, van ilyen és van olyan: zuhanó, közeli és messzejáratú bombázó rajok küzdenek, a világnak eleddig még sohasem látott, gigászi arányú, műszaki mérkőzésének a folyamán. Ezeknek a tevékenységei között nagyon nehéz az átértékelési kulcsot megszerkeszteni. Ha pedig megvan, akkor még jönnek a bravúros koefficiensek, amelyeknek a számérték szerinti kifejezésében egyenesen lehetetlen megegyezésre jutni. A csupán felderítő tevékenységet teljesítő gépek a minél alacsonyabb repülésben képesek csak egymás között versenyt kifejteni, amely szolgálat, kockázat tekintetében ugyan nem marad el a többi mögött, azonban az eredményei a nem szakértő közönség által sohasem értékelhetők olyan magasra, mint a többiek munkája. Ezek a vitézek a növendéktőzsdének is mostohagyermekei.

Mindenképpen legkönnyebb a vadászok rekordját, vadászok ellen nyilvántartani. Ezek olyan számjegyekben fejezhetők ki, amelyek nem szorulnak magyarázatra. »A« úr 37 győzelemmel vezeti a listát, »B« és »C« urak egyenként 35 lelőtt ellenséges géppel, holtversenyben a második helyet foglalják el, de »D« főhadnagyról sem szabad megfeledkezni, aki a harmadik helyről, a 29 pontjával még meglepetést okozhat.

A második, vagyis a hajózás ellen dolgozó főcsoportban is szép számmal adódik bonyodalom. Ha az ember azt hinné, hogy tonna az tonna, akkor az ember téved. Mert mégis más az, ugyebár, repülőgéppel egy légelhárító tüzérséggel gazdagon felszerelt hadihajót megtámadni, mint egy, például, fagyasztott hússal meg- és agyonterhelt, szelíd tehergőzöst csúffá tenni, amelynek a fedélzetén a legsúlyosabb esetben is, mindössze egy-egy ágyú, meg gépfegyver fogadja a veszedelmet, amelyeket egy harcedzett bombázó már csak a nem túlságosan szakképzett személyzet miatt sem vesz komolyan. Aztán még ebben a szigorúan a hajózás ellen irányuló szakmában is vannak hangulati különbségek. Ilyen, majdnem romantikus eset történt például a »vörös báróval«: Az általa kormányzott bombázó gép a kalandos útjáról már hazafelé tartva, egy szép, kövér, tízezer tonna körüli, rakott tankhajót fedezett fel a csatorna kellős közepén. A tankhajó, az olajrakománya miatt, minden bombázónak a legszebb álmai közé tartozik és emiatt a »vörös báró« elszorult szívvel gondolt arra a lehangoló körülményre, hogy mindössze az utolsó százkilós bombája szerénykedik a gépe alatti tartójában. Egy bomba már magában véve sem sok, a százkilós darab pedig óceánjáró, nagyobb hajóban csak akkor tesz végzetes kárt, ha szíven találja... A csatorna nem az a hely, hol ajánlatos lenne sokáig elmélkedni és ezért a báró találomra levágódott a viszonylag biztos, utazó felhőjéből az úszó olajraktár fölé és az egyetlen százasával pontosan beletalált a hajó nem is tág kéményébe... Ez ugyan merő véletlen volt, de azóta kéményseprőnek nevezik és a marsall egy negyedórán át egyfolytában kacagott, amikor az esetet meghallotta. Ebből a példából is látszik, hogy a dicsőségi tőzsdén jegyzett bajnokjelöltek között a rangosztás munkája nem mondható könnyűnek.

Miután azonban végül mégis csak a számok adják a legmegbízhatóbb és legáttekinthetőbb módszert, a hangulatok lassan kimaradtak a versenyből. Az első főcsoport négy első helyezett ez alapon közben szépen előrement és a mezőny: a 46—45—44—41-es eredménytételek körül tömörült. Amint ebből a sorozásból első pillantásra megállapítható, a négy legesélyesebb vadászrepülő között olyan csekély különbség mutatkozott, hogy a tőzsde izgalma érthetően fokozódott. Ez így ment egészen addig, míg a három rangelső, úgyszólván fej-fej mellett át nem haladt az ötvenes határon.

Az igazi hangulatváltozás éppen ennek a félszázas eredményt megünneplő jubileum örömmámorának eloszlása után kezdett a listavezető bajnokjelölt hívei között mutatkozni. Eleinte persze aggodalomról nem esett nyilvánosan szó, legfeljebb a legbizalmasabb barátok váltottak egymás között néhány olyan komoly szót, melyekből ilyesmire lehetett volna következtetni.

— Már ötvenhárom! — mondta például egy este, a fekete huszároktól oda átkérezkedett tisztjelölt-őrmester a zászlósi rangot viselő földijének, — minden magyarázó szöveg nélkül, mikor a legfrissebb harctéri tudósítást elolvasta.

— Hát aztán? — kérdezte az makacsul. — Lesz abból még több is!

— Lesz?... Persze, hogy lesz... talán már ma, vagy holnap, sőt azután megint lesz és ez addig fog így menni, ameddig ahhoz a bizonyos számhoz elérkezik.

—Melyikhez?

— Ne szimulálj. Nagyon jól tudod, hogy mit értek ezalatt. Minden rekordernek van egy számа, amelyik után semmi sem következik. A mi kedvencünk már tölgyfalombos őrnagy és korban még innen van a harmincon.... Tudod, mit tennék vele?

— Szabadságra küldenéd.

— Nem... idehoznám kiképzőnek.

— Eljönne?

— Kényszeríteném...

Néhány héttel később, a harcászat tanára, a szokottnál is komolyabb arccal jött be a tanterembe, hogy az óráját megtartsa. Negyven pilótajelölt szorongott a padokban és mihelyt a magasrangú törzstiszt, a szokása szerint, a katedrán helyet foglalt és végignézett az osztályon, azonnal tudták, hogy valamilyen rendkívüli esemény történt a repülés vonalán.

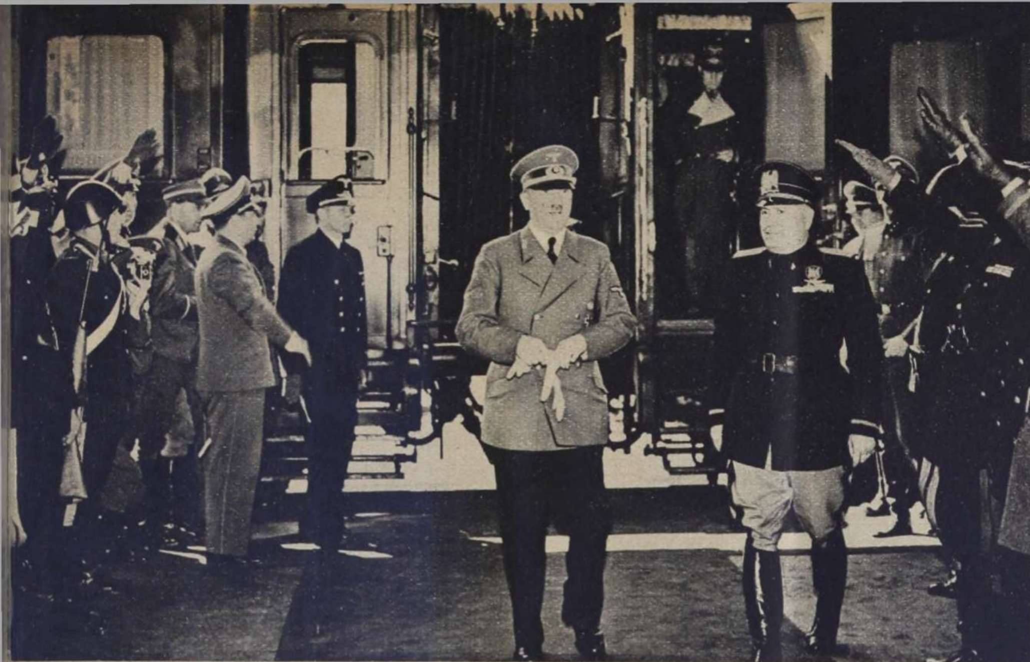
— Sok tanítványom volt már ebben az iskolában, persze, főként a háború előtti években — kezdte a tanár az előadását, halálos csendben — és nagy általánosságban nem sok okom volt panaszra. Maguk tudják, hogy én a hazai repülőnél melyik tulajdonságot becsülöm a legtöbbre. Ne válaszoljanak! Csak annak a jelöltnek a feleletére vagyok kíváncsi, aki nemrég került ide a páncélos huszároktól!

— Az áldozatosságot, ezredes úr! — jelentette az önérzetesen.

— Jól van! Miután ezt az újonc is tudja, jutalmul elmondom egy pályadíjnak a történetét!...

Egy lélekzet sem hallatszott az osztályban.

— Néhány évvel ezelőtt, ugyanebben a teremben, ismétlem: a béke idején, egy versenyt rendeztem a tanítványaim között. Az volt a tétel, hogy ki miben látja a harci repülő áldozatosságának a maximumát?... Nem szeretem a kertelést, megmondom, hogy valaki milyen válasszal nyerte el a díjat: Egy fiatalember azt mondta: — az ezredes itt felemelte a hangját — hogy a legnagyobb áldozatot abban látja, ha kitör a háború, ő pedig egy vadászgépen csatázik, már szerencsésen túl van az ötvenedik győzelmén és akkor, valamilyen okból, akármilyenből, haza kell mennie, — a századik előtt... Ez volt a díjnyertes válasz!... Ma pedig közlöm Önökkel: — az ezredes most felállt, a negyven jelölt pedig minden felszólítás nélkül követte — hogy az a bizonyos, volt növendékem, a védérő legfiatalabb, tölgyfalombos őrnagya, az ötvenhatodik győzelme után, tegnap elesett!...



Hitler és a Duce a Brenneren találkoztak.



A Duce Bárdossy miniszterelnököt az ostiai pályaudvaron fogadja.

Magyar katonai delegáció figyeli a hadsereg hídépítését a Száván.





Max Schmeling a Kréta-i harcok alkalmával megsebesült.

Igy néz ki egy görög kikötő



KÉPES

Pireus kikötőjét is elsüllyedt hajók torlaszolták el.



HIRADÓ

Athén a német légelhárító tüzérség védelme alatt.



Az első horvát követ Hitlernél.



Ezerszámra hullanak az »égből« az ejtőernyős katonák.





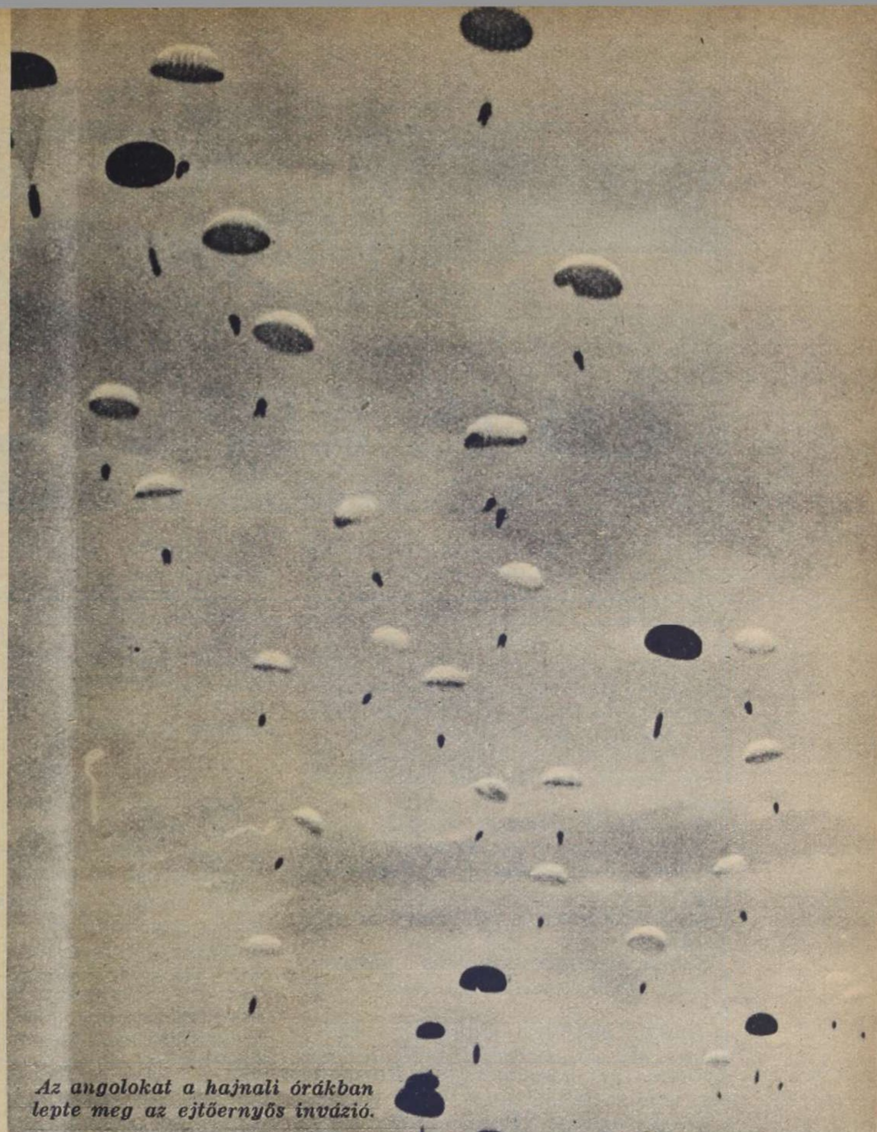
„NINC
SZIGE

Ejtőernyősök a leszállás után.



A jó Ju 52-es motorkerékp
látják Krétán az ale





Az angolokat a hajnali órákban lepte meg az ejtőernyős invázió.

NEK TÖBBÉ
K" A LÉGIERŐK ÉS EJTŐERNYŐS ALAKULATOK FÖLÉNYES GYŐZELME A VIZIERŐK FELETT

Hegyivadászok Kréta felé repülnek.







ÉN IS REPÜLŐ LESZEK...

REGÉNY. IRTA: MÓNOS FERENC

(2)

Egy órakor a gimnázium széles lépcsőfokain tizenhat osztály, ezernyi tanulója dübörgött, rohant lefelé, sapkák, füzetek, könyvek kavarogtak a levegőben.

— A névsor végén kezdte a feleltetést, — kiáltotta egy barna lengyelkabátos fiú az előtte rohanónak.

— Na, és? Mit kaptál?

— Négyest. Azt hittem, a Dé betűnél kezdi. Tegnapelőtt ott hagyta abba.

A kapunál a tömeg szétoszlott és a tanulók lassan, csendesen vitatkozva, kettesével-hármasával igyekeztek hazafelé.

Kiszabadultak a kalitkából a madarak.

Szabadságszerető nép a magyar, már a fiaiban is erősen él ez az érzés.

Andris egyedül ballagott a villamos felé. A Horváth-kert sarkán álló trafikot hagyta el, amikor a nevén szólították.

Visszafordult, Hollósi volt.

— Gyere, Andris, menjünk együtt. — Fürkészve nézett rá. — Te mindig egyedül mész haza? Nincs közeli jóbarátod, a fiúk között.

— Mindegyik barátom, — felelte vontatottan Andris.

— Jársz valamelyikhez látogatóba? Ezt csak azért kérdem, — tette hozzá gyorsan, — mert gondoltam, hogy . . .

— Nincs időm, osztályfőnök úr.

— Hogyan? Hát a délutánok és a vasárnapok?

— Tudniillik én . . . én . . . délutánonként dolgozni járok, — nyögte Andris. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesületben órabéres munkás vagyok. Tavaly óta. Nehogy szóljon, osztályfőnök úr, a sógoromnak. Ők erről nem tudnak.

— Ejha. — Hollósi kíváncsian végigmustrálta Andrist. Nyolc év alatt számtalanszor látta, nyugodt, csöndes, zárkózott fiúnak ismerte, most mintha új Kocogh András ment volna mellette.

Csupa titok az élet.

— A pénzzel mit csinálsz? — faggatta tovább a fiút.

— Takarékba tettem, kell a katonaélethez. Nekem nem küldenek hazulról zsebpénzt. Szerzek most, amennyit tudok. Otthon azt hiszik, hogy a barátaimhoz megyek és könyvtárba, ide-oda . . .

A villamosmegállóhoz érve, Hollósi kezét nyújtotta.

— András, belőled talpig férfi lesz.

A gimnázista lányok, akik az újságárus előtt állva várták a villamost, összebújva, halk kacagással nézték Andris vállas alakját. Hollósi osztályfőnök úr, szerintük tévedett. Ők már most talpig férfinek nézték Andrist.

III.

Mire idejutottak, ismerték egymást. Huszonnégyen voltak, amikor a katonakórház egyes osztályain megkezdték az orvosi vizsgákat. Az egyik magas, széllesvállú, hosszúkezű, nagylábú fiú, vizipólózó, az elektrokardiográfnál esett ki. Az a kis csöndes fekete, színvaksággal vált ki a csapatból. Emlékeztek, azt mondta az orvosnak, ki van zárva, a családomban még soha . . . igen . . . felelték és sírt a kapunál. Egymás szájából kapkodják a szavakat. A szemüveges főorvos az urológián... mindenki repülő akar lenni? — Csak a java, — feleltem. — Mi? Te is ott voltál . . . — Andrisra nézett. Fehér tenisznadrágban, szürke egysoros kabátban állt az ablaknál, töltőtollát kereste, amikor Kocoghhoz szólott.

— Igen, — válaszolta Andris.

— Irok egy lapot haza, míg szólítanak, — leült az asztalhoz. Az asztal fölött még nappal is égett a villany. Kis, szabálytalan alakú előszoba, inkább folyosó, sok ajtó, egykét kép, egy mérleg a sarokban és egy mérce. Százhetvennégy, mondta az egészségügyi altiszt, amikor Andris ellépett a mérce alól — az őrmester az asztalnál írta.

— Következő! — Ez is megvolt, egy már benn van, a szélső ajtón ment be, öt-hat perce, öten maradtak künn, délig biztosan meglesznek.

— Semmi az egész, — felelte az előbb kérdezősködésükre az őrmester, — jó szem, jó gyomor, vérnyomás, pulzus rendben, passz.

— Igaz, hogy szélsebesen megforgatnak valami villamos székben? — fordult feléje izgatottan Asztalos Ignác. Apjának öt hentesüzlete van Pesten.

— Hallottam . . . pletyka, — vágta el röviden az őrmester. Biztosan nős ember.

Öt felszabadult sóhaj.

Ez az őrmesternek szemmelláthatólag nem tetszett. Talán a légierők nimbuszát vélte megtépázottnak a felszabadult sóhajokkal, mert rögtön folytatta.

— Aki azonban a kis réplapokkal játszani nem tud, az holnap mehet az egyetemre.

— Minek? — Kérdezték.

— Beiratkozni, mert repülő nem lesz, az biztos.

Ismét beborult a világ. Kinyitották a szélső ajtót.

— Kocogh András, — hallatszott.

— Parancs, — kiáltotta és megindult.

— Ezt még nem kell mondanod, — szólt utána Asztalos.

Becsukta az ajtót. A szobában sötét volt, a fal mellett különös szerkezetet világított meg egy lámpa. A szemközti falnál közvetlenül keskeny acélsíneken három kis pálcika állt merőlegsen, előtte két fogantyú, ezekkel kellett a három pálcikából kettőt a középső fixen álló mellé csúsztatni. Kis lupét adtak utána a kezébe. — Nézz rajt keresztül, hol látod a piros vonalat. Felül . . . most alul . . . jobbra, jó! Pont rajta van... elég. Térdreflexek, vérnyomás, behúnyt szemmel állni, hangirányba menni, forgatószék . . . igaza volt az őrmesternek. Jó, mehetsz a másik szobába.

Két szék volt benne, egyik támlás, másik zongoraszék. A támlásban ült egy fehérköpenyes, szimpatikus arcú orvos, rámutatott a másikra. Andris leült.

Az egészségügyi altiszt behozott egy papírlapot. Sűrűn teleírt oldalait nagy figyelemmel olvasta végig az orvos, majd Andrisra nézett.

— Feltűnően alacsony az érverésed. Miért?

Megijedt.

— Semmi . . . azaz, hogy... — zavarba jött, tudta, hogy itt csak azt figyelik, milyen szabatosan tud beszélni, gesztikulálás, fejrázás nélkül. Erőlködött, hogy kezeit nyugodtan tartsa nadrágján.

— Nos?

— Tegnap volt az ifjúsági birkózóbajnokság. Hetvenhét kilóról fogyasztottam hetvenkettőre. Talán ez . . .

— Igen, — mosolygott az orvos. — Ez megszünt a mai nappal. Érted?

Andris bólintott.

— Kemény a csukłód, lábad — folytatta, — a repülőgép kormányzásához finom, érzékeny végtagok szükségesek, a birkózás kemény izmokat nevel. Ennek vége!

Öröm dobbant a szívében! Ha ennek vége, akkor felvettek. Éljen! Ismét magához tért. Az orvos figyelő szeme észrevette a hirtelen változást.

Melyik meccsed volt a legizgalmasabb?

— Oh, a legelső. Azaz, hogy . . . az nem is volt meccs.

— Hát?

— Hatodik gimnáziumot végeztem, — kezdte, — sógorom a húgommal lement a Balatonra. hívtak engem is, gondoltam, elegük van belőlem tíz hónapig . . .

— Árva fiú vagy?

— Igen.

— folytasd . . .

— Egyik barátommal, egy osztályba jártunk, lementünk a Horthy Miklós-útra, egy házépítkezéshez napszámosnak.

Az orvos érdeklődéssel figyelte Kocogh szavait.

Andris szemei a két év előtti nyarat látták, a tikkasztó forróságot, amelyben derékig meztelenül hordták a téglát a tragacson a kőműveseknek. Ötödik emeletnél tartottak, Kocogh Andris és Nagy Jóska, a barátja egyszerre hetven-hetvennégy téglát raktak a tragacsra, így nagyobb szünetet tarthattak közben. Délfelé járt az idő, egyik útjuknál, amikor a tragacs a nagy súly alatt eltört, a téglák a pallóra estek, egy kivételével, az a palló szélén megbillent és lezuhant. Kihajoltak, látták, hogy az egyik öreg munkás mellett, centiméterekkel a fejétől a földre zuhan és széttörik. Az öreg fia szintén ott dolgozott, pillanatok alatt mellettük termett és neki lehúzott egy hatalmas pofont.

— Fájt? — Nevetett az orvos.

Andris nem válaszolt, folytatta:

— ... derékon kaptam, megforgattam és belevágtam a meszes dézsába. Utána kereket oldottunk. Bicskázni nem tudok ugyanis, — fejezte be.

Az orvos mosolygott, kezeit Andris vállára tette, a szemébe nézett.

— Jó! Ettől függetlenül fel vagy véve a légi erőkhöz.

Egy feketerigó szállt az ablakpárkányra. Andris pillantása ráesett. Jó jel, gondolta, amit te tudsz, én is megtanulom.

IV.

Kelet felől halványodtak a csillagok. Az éjjeli esőfelhők lassan nyugat felé kotródtak, ezernyi csillogó gyöngyszemet raktak a felhők a repülőtér haragoszöld fűszálaira. A két szobát, amelyekben nyitott ablakok mögött húsz-húsz repülő aludt, keskeny folyosó kötötte össze.

A szobákban a hűvös levegő szabadon áramlott be, körüljárt az ágyak között, rátelepedett a pokrócokra. Asztalos Náci ballábfeje kilógott a fehér pokróc alól. A felkelő nap megvilágította hosszú körmeit — sok zoknit küldhet haza foltozásra.

Húsz fiatal mellkas emelkedett és süllyedt ritmikusan, barnára sült arcok világítottak a fehér lószőrpárnák fölött. A szobában csendes szuszogás és Pintér Miklós, Kocogh Andris szomszédjának horkolása hallatszott. A napos tizedes gróf Eördögh aranykarórájára nézett, megvárta, míg a másodpercmutató a hatvanasra ugrott. — Négy óra, — gondolta, — kezdhetjük.

— Ébresztő! Föl — kiáltotta.

Asztalos Náci ballába eltünt a pokróc alatt.

— Menj a fenébe, — hallatszott ugyanonnan.

A szavak értelme és hangja részben álmosságra, másrészt a társadalmi osztálykülönbségek megszűnésére mutatott.

Eördögh gróf a szoba túlsó végébe futott a szembenálló ágyak között, majd megfordult és a *sózni* akarókról a pokrócokat lerángatta. Asztalos éktelen bömböléssel felugrott az ágyán, lobogó hálóinggel rohant Eördögh után. Az ajtónál érte utól.

Eördögh mögött hirtelen feltünt Magyar főhadnagy, az ügyeletes tiszt.

— Mi az Asztalos? Miért van ilyen dúlt képed?

Asztalos a szoba felé fordult.

— Vigyázz! — kiáltotta. A fiúk megmerevedtek.

— Főhadnagy úr, alázatosan jelentkezem, mint szobaparancsnokhelyettes. Egyben alázatosan jelentem, — itt megakadt a szava.

— Halljuk!

— . . . egyben alázatosan jelentem, az Eördögh visszaadta a kölcsönt, ezért lettem rá dühös.

Magyar főhadnagy kerek képe, mosolygós szeme tágra nyílt, végignézett a szobán, — tovább — mondta, a többiek folytatják az öltözködést.

Magyar főhadnagy pillantása átszaladt Nácin tetőtől-talpig.

— Miféle kölcsönt? — kérdezte végül.

— Tegnap én voltam a napos, lerántottam róla a pokrócot, ma ő tette ugyanezt velem.

Magyar főhadnagy mosolygott.

— Eredj öltözködni, — szólt, — ezt a pokróclerángatást pedig rendszeresítjük.

*

Hat hete élnek együtt, eső, napfény, puskafogás, gépápolás, díszmenet, jobbra, feküdj! föl! nevelő szidás és elismerő dícséret egyformán kijutott mindegyiknek a sok apró közös élmény, súrlódások és cigarettakínálások igazi magyar katonákká, jó bajtársakká formálta ezt a negyven, az iskola padjaiban alig-alig megérett embert.

Kezdetben mindegyik csak a jó oldalát igyekezett mutatni a többinek. Pintér Miklós nagyszerűen bridzsezik, ezt valamennyien megtudták egy órán belül és nagyszerűen horkol, ez is kiderült az első éjjel. Rúgd oldalba — biztatták Kocogh Andrist, — az se a horkolást, se a biztatást nem hallotta, — mélyen aludt. Kaptafát hozzávágni... az is jó! Németh Pista, a Pannonia második legjobb szkiffistája, a puskafogásnál mindig késik egy negyedütemet. Patkó szolgálatvezető őrmester ingatja a fejét. — Németh, Németh, nem evezőlapát az a puska, könyörgöm. — Ez volt a szavajárása. Valahányszor a könyörgöm szót kiejtette Patkó, a negyven önkéntes hátán borsózott a hideg, mert utána rendszerint — futás az egész, a hangárokig és vissza — következett. Szép kis könyörgés!

Pintér Miklós az ágy szélére rakta jobblábát, bakkancsán a szíjjat meghúzta, kétszer megcsomózta.

— Te, Andris, — kérdezte — hányadik feladatot repülöd ma?

Kilencediket, — válaszolta Kocogh — emelkedés ezer méterig, ott fojtott motorral háromszázhatvan fokos fordulók gyakorlása tíz percig, utána bal süllyedő forduló, ötszázig, ötszáztól csúszás kétszázig, kétszázon a géppel besorolni az iskolakörbe.

— . . . és jelleszállás, — fejezte be Náci Kocogh szavait. Tegnap csináltam ugyanezt — folytatta. — Vigyázz a háromszázhatvan fokosnál, nehogy csússzon a géped. Fojtott motornál könnyen előfordul.

— És kezdő pilótánál, szólt át Andris ágya fölött Pintér.

— A vakapád! — horkant föl Asztalos Náci. — Érdemes titeket oktatni? Mi a reggeli?

— Tejeskávé, kincstári kenyér.

— Melyikünk első ma a Ha-hoe-n?

— Nyilván én, — szólt Pintér Miklós — tegnap harmadik voltam.

— Tévedsz Miki, — mondotta Andris — ismét én repülök elsőnek. Déltől őrségben leszek.

Hármasával voltak egy gépre egy oktató mellé beosztva. Asztalos, Kocogh, Pintér, a sörtehajú, keménynézésű, kurtalábú Patkó őrmester keze alá kerültek. Az önkéntesek legnagyobb részét tisztek oktatták, nekik Patkó jutott a szájában fityegő cigarettával, folytonosan hibát kereső és találó tekintetével. Ha az önkéntes század együtt állt, várva valamelyik tiszt érkezését, Patkó a rövid pár pillanatot az önkéntesek lelki és testi csinosítására használta ki.

— Volna egypár kedves és közvetlen szavam magukhoz, — könyörgöm, — kezdte.

A második sorból, a vége felől, halk vakkantás hallatszott.

— Ki beszélget a sorban? — kiáltotta Patkó.

Eördögh gróf felelt vissza .

— Őrmester úr, alázatosan jelentem, köhögtem.

— Ki kérdezte? Ne beszéljen ki a sorból. Miért nem ment ellenzéki képviselőnek, miért jött repülőönkéntesnek, ha közbekiabálni akar?

— Őrmester úr, alázatosan jelentem, az én őseim kormánypártiak voltak.

— Ne politizáljon, hanem igazítsa meg a derékszíját. Úgy fogja azt a puskát, mint Szent Imre a liliomot. Nem tudják rendesen a lábukat az aszfaltra tenni és már kimaradást kérnek!

Patkó őrmester és három pilótanövendéke a lehető legjobb viszonyban voltak. A legtöbb megintés, dorgálás, morgás nekik jutott.

Reggel ötkor ébresztő, nap mint nap egymásután együtt keltek a mezei ürgékkel. Azok a repülőtér fűcsomói közt mosakodtak a haragoszöld fűszálakra dermedt harmatcseppekkel. Sietett az ürgenemzetség apraja-nagyja, mert az augusztusi nap első sugarai hamar felitták a szivárványt játszó cseppeket.

Az önkéntesek is siettek, tudták, mire a nap az ablak előtt álló akácfa barázdás törzsének közepéhez ér, nekik már kinn kell állniok az elhelyezési körlet előtt kettős sorokban, fejvédőt, szemüveget kézbentartva várják a napos tiszt parancsát az indulásra ki a hangárok előtt álló gépekhez.

Gömbakácokkal szegélyezett macskaköves út vezetett ki a repülőtérre a hangárokig. Az akácok jobboldalán két vörössalakos tenniszpálya szívta magába a nap forró sugarát, balkézről mesterséges domb zárta el a kilátást kelet felé. Házi gyakorló lőtérnek emelték ezt a dombot valamikor. Asztalos Náci minden reggel felsóhajtott, ahogy a domb elé fordult az önkéntes szakasz.

— Annyi pengőm volna, ahány ólomdarab nyugszik a domb homokjában, — mondta — nem dolgoznék többet!

— Ennek munka a repülés, — fordult Pintér Miki Andrishoz menet közben — nekem élvezet.

Andris Nácit faggatta.

— Mit csinálnál ilyen tengersok pénzzel?

Eördögh az élen vezette a szakaszt. Most hátraszólt:

— Nem beszélünk a sorban!

Mindhárman elhallgattak.

A madarak a gömbakácon trillázva üdvözölték a fák alatt elvonuló fiúkat, az egyik sármány fáról-fára ugrálva kísérte őket, azutolsónál felrepült és irányt vett az új nagy vashangár felé. A negyven balkézben ütemesen felvillanó repülőszemüveg s a hozzájuk tartozó negyven pilótanövendék balrafordult a forgó légcsavarokkal várakozó gépek felé. A negyven önkéntes között menetelt Kocogh András, Asztalos Náci és Pintér Miki között. Széles vállain, domború mellkasán, izmos karjain szinte feszült az olajfoltos sárga kezeslábas. Az ő bakkancsai ragyogtak mindinkább a legvakítóbban, az ő arcán soha ború, soha rosszkedv nem látszott, amit azelőtt érzett és ami után vágyott állandóan, szünet nélkül, az szinte álomszerűen beteljesedett.

A porban fürdő verebek közé gurított egy üres benzineshordót, az egyik fütyürésző szerelő. A hordó kongott, a szerelő fütyült, a hordóból kiszívott benzin erejétől pergő légcsavarok reggel katonaimádságot énekeltek a felkelő nap felé, gyors vezényszavak pattogtak a repülőtér északi végén túl kékesfehér párában úszó faluból harangszó verődik a motorzaj közé. Két hattyútollat utánzó felhő áll a melegtől sárguló égbolt közepén, az ólomgolyókkal tömött domb mögött rakják a búzakereszteket az ökrösszekerekre. Időben van még, nyirkos a kéve a harmattól, nem pereg a kalász. Állnak az ökrök és áll a gazda is, favillára támaszkodik, megböki a kalapját, az hátracsúszik a tarkójára, fehér homloka világít a fekete kalap alatt. Nézi a favilla mellől, hogyan lép ki Andris a sorból és hogyan jelentkezik a századparancsnokánál.

Jó negyven méternyire lehet tőle Andris, de csengő hangját bizonyára hallja, mert fejét a hang irányába igazítja.

Ezután vágyott Andris. A végtelen ég, benzin és olajszag, a repülés és a fegyelmező gyakorlatok testének vasfegyelmet, lelkének korlátlan szabadságot adtak. Úgy érezte, élete csak most kezdődött, alig két hónapja azzal, hogy először csatolt fel ejtőernyőt és először csinált puskával tisztelegjet. Kis tábori széken ült századparancsnoka, Gallyas százados. Keményvonású arca volt, apró ráncok húzódtak meg szeme sarkában, beszéde, mozgása, olyan férfit mutattak, aki kegyelmet soha nem kérne, de nem is adna. Csak aki hosszú időn keresztül szolgált mellette, tudta, hogy a gránitkülső érző szivet takar.

Andris ezt nem tudta, de ösztönösen megérezte és valahányszor parancsnoka szemébe nézett, az látta, hogy Kocogh Andris megszerezte valamilyen úton-módon legféltettebb titkát. Most is ott áll Andris Gallyas előtt, az ül a tábori széken, a lábaira terített térképet szemléli, majd felemeli a székhez támasztott startnaplót, azt böngészi. Most felnézett.

— Mi van, Kocogh?

— Százados úr, alázatosan jelentem, felszállásra következem!

Gallyas pillantása a startnaplóra esett.

— Kilencedik feladat — mondotta.

— Igenis — felelte Andris.

— Halljuk!

Andris elmondotta.

Gallyas szürke szeme hol a feladatot mondó Andrist, hol a gépek körül foglalatoskodó szerelőket nézte, egy-egy pillantás jutott a repülőtér sarkai fölött gyakorlatozó gépeknek is. Két rozsdaszínű vadméh szállt a startnaplóra, a százados egy darabig gyönyörködött a rubrikák között gyanútlanul sétáló méhecskékben, majd óvatos mozdulattal elhessegette mindkettőt és nézte, amint gyors zümmögéssel eltűntek a betónkifutó fölött.

A méhecskék elrepültek, Andris mozdulatlanul, csendben állt Gallyas előtt. Az a gépek felé kiáltott:

— Patkó őrmester!

A Ha-hee mögül harsány hang válaszolt:

— Parancs, százados úr!

— Hozzám!

Patkó a sörtehajú, kurtalábú őrmester pillanatok mulva Andris mellett cövekelt le.

— Patkó őrmester, — szólt Gallyas — figyeli Kocogh András repülését, különösen az éles háromszázhatvanfokos fordulókat kísérje szemmel, ha esetleg hibázik az önkéntes úr, Asztalossal és Pintérrel rögtön közölje a hibát, egymás hibáiból tanuljanak, ez a legjobb ösztöke. Parancsot végrehajtani.

Kemény tisztelgés, négy cipősarok párosával összekoppant, hátraarc — kemény kilépés következett.

A startvonalon álló gépek közül a második volt Kocoghéké. Barna törzsén fekete betűk Ha—HOE látszottak. A két első betű Magyarország—Hungária — nemzetközi jele volt, ez a két betű a repülőgép vezetékneve. HOE a lajstrombetűk, a keresztnév szerepét töltik be a gépeknél. A szerelő felugrott az alsószárnyra közvetlenül a törzs mellett, a szárnyra szegett alumíniumlapra, feje eltűnt az első ülésben, összekötötte a bekötőhevedereket. Andris magáracsatolta az ejtőernyőt, szemüvegét megigazította s közben hallgatta Patkót, aki a válán rendbeszedte az ejtőernyő pántját s állandóan dörmögött.

(Folytatjuk.)





A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1941 május havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.»

Sikeres István, Gyula 10.— P, Fritz István, Alsólendva 10 P, Staudt Péter, Szakadát 2.— P, Majthényi Ilonka, Budapest 10.— P, Függetlenség útján beküldve 5.—, »IBUSz» Budapest, 20.— P, »Hangya« fogyasztási és értékesítő szövetkezet, Kenderes 100.— P, Ambrus Antal, Szeged 17.50 P, Budapest Székesfővárosi Díszító és Sokszorosító Iskola IV. A. betűszedő 2.— P, Gyenes Bertalan, Kecskemét 190.— P, dr. Szathmáry István, Kolozsvár 10.— P, M. kir. VII/4. közérd. munk. szolg. szd., Huszt 123.34 P, Csizmás Mihály, Szolnok 27.41 P, Rozsnyó m. város 600.— P, Debreceni »Hangya« fogy. és ért. szöv. Debrecen 100.— P, Mandel Lipót R. T., Debrecen 100.— P, Botos Ferenc, Hajdúböszörmény 20.— P, Csénye község 20.— P, Károlyfalva község 100.— P, »Hangya« fogy. és ért. szöv., Büdszentmihály 40.— P, Barsai Gergely, Budapest 50.— P, v. Bagi János, Őszentiván 12.60 P, Royal nagyszálloda, Budapest 200.— P, Pesti Hirlap útján beküldve 5.— P, dr. Kiss Ernő, Bajfalu 2.— P, Schäffer-féle kötszövőgyár, Apatin 2500.— P, Közs. Elöljáróság, Feled 130.— P, Tolcsva község 50.— P, Nihsim József, Budapest 10.— P, Porcsin Gyula, Derecske 7.— P, Gulyás Gusztáv, Budapest 5.— P, Gazdák Biztosító Szövetkezete, Budapest 25.000.— P, Virághalmy Jenő, Püspökhatvan 9.30 P, dr. Tarcai Tivadar által, Budapest, beküldve 40.— P.

A repülőgépet követő ködcsík

1940. október havának elején több, mint egy héten át gyönyörű szép tiszta égbolt örvendeztetett meg bennünket és ezt a ritka alkalmat azonnal felhasználtam arra, hogy századom kevésbbé gyakorlott hajózó személyzetét a magassági repülésben iskolázzam. Naponta egy-egy gépet küldtem fel 7000—7500 magasságba különböző feladat megoldásokkal és a földről állandó rádióösszeköttetést tartottam fenn a géppel.

Egyik délután érdekes tüneményre lettem figyelmes. A magassági repülésre felszállt gépet, bár azt a parancsot kapta, hogy a repülőtér körül emelkedjék 7000 méterig, kb. 5000 méter magasságban elvesztettük szemünk elől. Az eltűnés után mintegy 15 perc mulva a gép megfigyelője rádión közölte velünk, hogy a 7000 métert elérték, éppen a repülőtér felett vannak és megkezdik a süllyedést. A gép rádiója ezután elhallgatott és kb. 10 perc mulva, noha a gépet egyáltalában nem láttuk, a repülőtér felett nagy magasságban olyan gőzcsíkok tűntek fel, mint amilyenek pl. a vasúti mozdonyok gőzkieresztő csapjain áradnak ki... Hozzáteszem még, hogy a talajon 10—12 C fok hőmérséklet uralkodott és az égbolt ritka verőfényes volt.

A tünemény okát azonnal kutatni kezdtem és egyszerre visszaemlékeztem Mario Pezzi olasz alezredes élményére. Nevezett a »Reparto Alta Quota« (Magassági Repülő Intézet) parancsnoka volt és ebben a minőségében két ízben is megjavította az abszolut magassági világcsúcsot (1937. V. 7-én és 1938. X. 22-én). Az első csúcsrepülése alkalmával, jóllehet már teljesen felülemelkedett a felső felhőhatáron és kristálytiszta levegőben úszott, mintegy 11.000 m. magasságban egyszerre csak könnyed ködfelhőben találta magát. Elbeszélése szerint néhány pillanatra egészen megdöbbent és csak azután kezdett ráeszmélni a jelenség valószínű fizikai mivoltára...

Az »Adler« német repülő folyóirat f. évi 6. számában egy rövid tárca keretében értekezés jelent meg a kérdés felett és úgy hiszem, hogy a közérdeket szolgálom, ha annak teljtartalmú fordítását az alábbiakban közlöm:

»Már sokan megfigyelték azt a tüneményt, hogy a nagy magasságokban szárnyaló repülőgépek ködcsíkot vonnak maguk után, amely éppen úgy fest, mintha röppályájukat füsttel írnák ki. Ez az önmagában véve ártatlan jelenség háború esetén nagy jelentőségűvé válik, mert általa lényegesebben fel lehet lelni az ellenséges repülőgépeket és így leküzdésük is könnyebb.

Milyen fizikai törvények érvényesülnek itt, kérdezzük önkéntelenül is magunktól?... Már most előrebocsájtjuk, hogy a nagy magasságokban repülő gépek mögött képződő ködcsíkok tekintetében még nem sikerült az összes fejtörőket tudományosan megoldani. Különösen az a kérdés nincs még teljesen tisztázva, hogy miért és miként alakulnak át a repülőgépek által előidézett jég-ködcsíkok felhővé, úgy, hogy itt valójában mesterséges úton meteorológiai folyamatot indítunk el.

A jeges képződés két, egymástól különböző esetben léphet fel.

1.) Repülőmotorjaink üzemanyaga nagyrészt szénből és hidrogénből áll. Ennek következtében a kipuffogógázak lényeges mennyiségű vízgőzt tartalmaznak. Ha már most ezt a vízgőzt a fizikai folyamatnak megfelelő hőmérsékletű és telítetlen, azaz száraz légrétegbe puffogja ki a motor, a vízgőz kicsapódik és a légcsavarszéltől felkavart ködcsík alakjában szemeink elé lép.

2. A ködcsíkképződés második formájára az a jellemző, hogy ez túltelített, vagyis erős vízgőzös légrétegben jön létre azáltal, hogy a kipuffogó gázak részecskéi »mag«-ként lépnek fel és a levegő vízgőzrészecskéi eme mag körül kicsapódnak. Ez a második eset tehát azért igen érdekes, mert a repülőgép az általa átszelt, nedvességgel túltelített légrétegben kipuffogó gázai révén ködképződési folyamatot indít el, amely azután meteorológiai jelenséggé alakul át, amennyiben a mesterséges ködképződés önmagától tiszta felhőképződésbe megy át.

A tünemény, előfordulásának gyakoriságát tekintve, két, egymástól fizikai tulajdonságokban különböző légtérben léphet fel. Az első körzet mintegy 6000 m magasságban terül el abban az esetben, ha a hőmérséklet némileg a mínusz 20 C° alá süllyed; a másik körzet pedig 8000 m fölött húzódik a mínusz 40 C°-tól lefelé eső hőmérsékleti jelemzővel. A 11.000 méteres magasságon felül, azaz a sztratoszférában, a jégködképződést még nem észlelték.

A tudósokat már régen foglalkoztatja az a kérdés, hogy miképpen háríthatják el ezt az áruló ködcsíkot. A kicsapódást csökkenthetjük, ha a rendes benzin helyett a hidrogénben szegényebb benzolt használjuk. Normális atmoszférában ezáltal a ködcsíkképződés lehetőségét kb. egy km-rel magasabbra tolhatjuk. Azt is fontolóra vették, hogy a kipuffogó gázból elvonják a vízgőzt, miként ezt már gyakorlatilag is megvalósították a Zeppelin léghajónál abból a célból, hogy ballasztvizet nyerjenek. Ehhez azonban terjedelmes hűtőberendezések szükségesek, amelyek a repülőgépnél magától értetődőleg nem használhatók. Egyelőre a gépvezető részére nincs más megoldás, minthogy ha észreveszi maga mögött az áruló ködlobogót, fojtja a motort vagy alsóbb légrétebe süllyed. Fojtott motornál, azaz kevesebb mennyiségű vízgőz, illetve »kipuffogó gázmag« leadása által a ködcsík vékonyabbá és rövidebbé válik. Az egyidejű előrenyomás következtében, vagyis a repülősebesség növekedése folytán hasonlóképpen csökken a ködzászló mérete.

Hogy a ködcsíkképződés bizonyos mérvben összefüggésben áll a hírhedt repülőgépjegesedéssel, az alábbi esetek bizonyítják.

Egy repülőgép kb. 5000 m magasságban tökéletesen tiszta légtérben repült. Alatta erős zivatarfelhő vonult át és hihetetlen gyorsasággal vastag jégréteg rakódott le a gép belépő éleire. Ebben az esetben a repülőgép által átszelt, látszólag tökéletesen tiszta légréteg minden valószínűség szerint erősen túl volt telítve nedvességgel.

Még meggyőzőbb a következő eset. Két igen magasra tornyosuló felhőgomoly között több gépből álló kötelék repült át. Átrepülés közben a kötelék közepén elhelyezkedő gépek szabályos hófelhőket, illetve jégfelhőcsíkokat váltottak ki az átszelt légrétegből és áthaladás közben három gép le is zuhant. A két felhőtorony közt lévő légréteg — a későbbi kutatás szerint — bizonyára túl volt telítve túlhűlt páracseppekkel, amelyeknek amúgy is labilis egyensúlyi állapotát a repülőgépek, áthaladásuk közben, megbontották és amelyek ennek következtében kicsapódtak. És ez a kicsapódás oly erővel történt, hogy a kötelék utolsó gépein villámszerű jegesedés lépett fel, mely repülhetőségük teljes megszűnésére vezetett...«

Megjegyzések.

1. 10—15 évvel ezelőtt az egész országban ismerték azt a repülőgépet, amely reklám célokból a »Franck« szót (»Franck-pótkávé«) írta ki füst segítségével az égboltra. **Nagy Béla szds.**

Keresztapám repülőgépen jött haza!

Édes Kereszfijjam, Ádám! Mihejest nyilvánvalósággá leve, hogy Pestet végleg Gyergyószentmiklóshoz csatolták, ugyi, hogy felkerestelek. Most penét, hogy a csatolmánból haza gépmadarral jöttem s tegedet anyád velem nem engedé — penét most mehetnél vissza keresztanyáddal — s nekem se kellenék ezzel a műleírással üdőt, téntát vesztegejsek, hát hallgajsad-sza meg, hogy es vagyon avval, aki éltyibe előbbször elmenyen burungolni.

Arról nem kévánlak felvilágositani, hogy fene egy deréga mulaccság; ott kezdem, hogy mire te felébrettél, én mán benne es ültem a madar hasába s nem mondom, abba a minutába, ahogy hirdetik vala, már indula es. Még penét úgy, hogy sok piros ászló között fődönjáróslag addig kanyarog, mignem szép Erdélországnak fordul a forfellerekkel segitett farával s nekifut a semminek, de olyan erőst, hogy a svungtól fellebben. Attól kezdve penét furt a levegőégre támaszkodik.

Ez a fődről fellebbenés — mi tagadás — a bélszerkezetemet felkavará, de semmi feltűnőség nem történt (jól berrege — Istennek legyen hálá — mind a három motor). Gondolám: nó ugyan csak 12 utas vagyon, de ha Isten után mindenik így könnyebbedhetik, az mégis csak nagy segiccségre lehet az emelkedésbe... Így es történhete, met emelkedénk vigan s merejibe.

Igazából csak most keztem el tisztelni a levegőeget, mióta reátámaszkodhatám. Jó leszen, ha megüsméred a teknikáját még küsdeg Torodtól, mely célból tehát ide bé iktatom neked. Valamikor a szülenagynéném — Isten nyugosztalja — nekem úgy magyarázta, mikor elszédült vala a Bánffy feredőn, s buta fővel azt tanálám kérdeni, hogy hát a mi: — hogy szédülni annyi, mint reátámaszkodni a mélységes semmire. Hát tiszts szent igaza vót, met a repülés teknikája azétt olyan szédületes valami, met a mélységes-magasságos semmire támaszkodik éppenségesen. S ezt a halandó székely ember eccer-eccer olyan intenzivusosan érezi odafen, hogy csudállatias... Hát ennyit a teknikájáról, tanólságodra!

A levegőég ugyanis eppeg olyan, akárcsak a főd, csak amég nem léphecc reája, nem érezed. Epen úgy döffödi a járóművéd ajját, mintha göröncseges úton hegyre mennél felfelé. Mán amikor hegyre méssz, — met van a levegőégbe hágó es, osztán lütő es, osztán eccer-máccor eppeg hogy semmi sincs. Ezt a koppsemmit, ami úgy meglükkenti a szegén ember hasát a repülés magyarájzó pejlóta úgy definiálá nekem, hogy aszongyа: légüres. Jé sujj edd meg, mondám, a hasamhoz adreccálva: légy szüves, ne bolondojzál!

De hogy egyik szavammal a másik elé ne vágjak, erre az egyre, amit most mondok, jól vigyájzál, met ezt seholse mongyák előre ki, ahol az ügyet reklamérojzák, de azétt te csak ügyelj a túlsujra! Ezt igen-igen a figyelmedre ajánlom, mert hallgajsad-sza meg, hogy járék. Már kinvalánk az indulóházba, valahol ősbudán, mikor valami méregető (még azt hivém sziveccségből) a pakkjoimot kezdé vala mustrálni s azzal egy hidformára fel es tevé őköt s egyet kiját, hogy 25, — s ettől egy tojébbülő tányérsopkás másik úgy nekibuzdula, hogy nevemen szólita magához. Gyanakodás, de még hezza büszkén, hogy ügömet ittegyen es esmernek a pult elé állék nagy peckesen s hát akkor rebegi a varasgyék, hogy túlsujjba vagyunk én és a sárgakufferom (akibe a Hangyakeserű vót) s az pedig 6 pengő 5 heller. Bé es irá egy miccre a jegyfüzetembe.

Jé bükktüz, dohogtam béfelé, dehát mit vót, mit tenni, szégyen lett vóna kötődni, penét egy váradi gerófnak csak pengő huszat számitottak a túlsujjáélt; — gondolám, ha ittegyen a gerófok nincsenek olyan nagy túlsujjba, hát mér ne fizejsen egy bolon székely tondijjat.

Le se maradhattam, a gerófnak es meg kellene mutajsam, hogy ittegyen mán műk székelyek vagyunk a bécsi verdikt óta túlsujjba... hát fizettem, a keservit! De a tüz langja vesse fel Loci bátyádot, az ő két éveg Hangyakeserüje billenté le úgy a décima nyelvit. Csakhogy mire eszretértem, a kufert mán bé es vivék a gépmadarba. Azt azomba megmondhatod neki, hogy az ilyen túl-súlyos jándékok csak arra valók, hogy a megajándékozott üllető mégegyszer megvegye Máleréktől azt a kicsi hazaszánt élvezetet. Még mindétig keserű vót a számíze, mikor egy másik fontoskodó bétetele a kóterbe. Az ablakból akkurátusan a jobbik szárnyát látám a madaromnak.

S mentünk es eppeg úgy, mint a madar, csak eppenhogy nem csattogtattunk a szárnyoinkkal. Mikor osztán Várad hotárába lütőre kezdettünk eregelni lefelé — mit tagadjam — az Apostolok azelőtnap esti sere egy kicsit megböfögtete s a serrel egyidőbe békebelejzett bőrös sertés csiklándojzni keszte vót a rekeczizmomat, de még a trágédia béköszöntése előtt a masina jobb kereke megpeccentette a réti kaszálót s ettől a fődi egyensúlyi helyzet egybe helyre es álla esmeg.

Nem es került osztán többet elé ez a porobléma, s ha jőni tanálsz, csakes a gépmadarral gyere.

Csak még egyet szeretnék tőled. Úgy tudom, anyád jóba van ottogyon Pesten az irkászokkal. Kérdezd meg nem-é tétetné ki repüléstapasztalatyaimot valamejikkel a lapba. Nem egyebér, csak az a túlsujjba fizetett hat pengő 5 heller mián, a sujj ette vóna meg, met Ámáliám nem tud róla s a pénzelszámolás nem tanál, az a pénz a bugyiból váltig hibázik nem kapjuk, s azóta merőt avval rágalmoz, hogy bizonyosan rosszra kőtöttem el.

Be jó lenne, ha anyád valamejik ákombákomfival megtéríttetné, hogy a súlyos gyanú alól szabadulhajsak!

Tégy valamit, édes kereszfijjam, szegény, üldözött:

késrésztapádér.....

KIS HÍREK

Szeged város polgármesterének jelentése szerint a város ellen intézett szerb repülőtámadás 60—70 ezer pengő kárt okozott magánosok vagyonában.

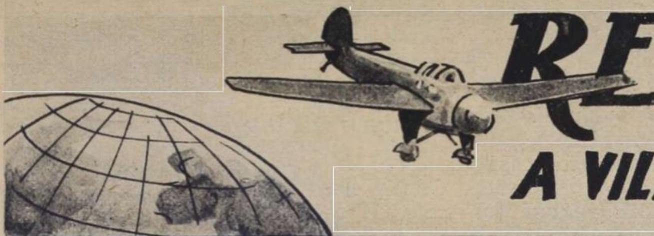
vitéz Bertalan Árpádról, a tragikus körülmények közt hősi halált halt ejtőernyős őrnagyról nevezték el a magyar királyi 1. honvéd ejtőernyős-zászlóaljat.

A nagyváradi repülőteret felülvizsgálta a kereskedelmi minisztérium bizottsága, mert rövidesen ki fogják szélesíteni.

A kiskundorozsmai Levente Egyesület repülő modelezői Hódi László vezetésével 2 napos nyári tábort rendeztek, amelyen az egyik nagyteljesítményű, 300 cm fesztávú gép, Kormos Ferenc gépe nagyszerű teljesítményt végzett. Egybehangzó jelentésekből megállapítható, hogy Kormos gépe kb. 800 méter magasra emelkedve, légvonalban 15 kilométert repült és 1 óra 10 percig tartózkodott a levegőben. E szép eredmény bizonyítja, hogy a kemény kun leventék a repülés terén is megállják a helyüket és lelkes munkájuk megfelelő támogatás mellett még sok szép eredményt hozhat.

Új repülőfilm kerül rövidesen Budapesten bemutatásra. Az új német film a stukák »életét« ismerteti és mint hírlik az UFA produkciója minden eddigi repülőfilmet felülmúl.

Sárospatakon működő Zemplénvármegyei Movero vitorlázó szakosztálya június 21-én, 22-én és 23-án repülőkiállítást rendez. Kiállításra kerülnek az egyesület műhelyében készült vitorlázógépek és a Sárospatakon, valamint környékén működő modelező körök modelgépei.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Légipolitika, szervezés.

Vitéz Bertalan Árpád nevét viseli ezentúl az 1. honvéd ejtőernyős zászlóalj. A Kormányzó Úr Őfőméltósága elrendelte, hogy ezentúl a m. kir. 1. honvéd ejtőernyős zászlóalj a hősi halált halt vitéz Bertalan Árpád őrnagy nevét viselje. Vitéz Bertalan Árpád a rendelet szövege szerint »mint a m. kir. 1. honvéd ejtőernyős zászlóalj parancsnoka, mind a világháborúban, mind az ejtőernyős zászlóalj megszervezése és kiképzése alatt példaadó, rettenthetetlen személyes bátorságával, hősi elszántságával és vitézségével szerzett hírnevet«.

✱

Felhivás ejtőernyős szolgálatra. A honvédelmi miniszter felhívást intézett a Honvédség tiszti és legénységi tagjaihoz önkéntes jelentkezésre ejtőernyős szolgálatra. A jelentkezés felső korhatára 30 évig terjed. A jelentkezőket tüzetes orvosi vizsgálatnak vetik alá és csak azok nyerhetnek felvételt, akiknek az egészségi állapota és a szervezete kifogástalan.

✱

Ejtőernyősök Amerikában. Az Egyesült Államokban még eddig csak egy ejtőernyős zászlóaljat állítottak fel. Még ebben az évben további három zászlóaljat akarnak felállítani.

✱

Bergeret francia légügyi államtitkár Szíriából visszaérkezett Vichybe.

✱

A sziriai francia légierőket Jannekin francia tábornok vezényli az angolok ellen.

✱

Ejtőernyős vadászok Japánban. Eddig 12.000-en jelentkeztek ejtőernyős vadásznak. A kiképzés négy repülőtéren folyik. Az ejtőernyős zászlóaljakat német minta szerint szervezték meg és harcgyakorlataikat Kínában végzik.

✱

Légügyi minisztérium Kanadában. A kanadai légierők legfelsőbb vezetője a légügyi miniszter, míg helyettese a légiforgalom élén áll, mint a kormányhatalom képviselője.

✱

Az amerikai légi erők régi tagozódása, amely csak a szárazföldi hadsereghez és a haditengerészethez tartozó légi erőket ismerte, ma már megváltozott, mert az említett alakulatokon kívül a szárazföldi légi erők zöme önálló légi erőket alkot és hat hadseregre tagozódik. Négy hadsereg az Egyesült Államok belső területén állomásozik és az Unió ennek megfelelően, négy körzetre (Air District) van osztva, míg a két légi hadsereg a Hawaii-szigeteken, illetve a Panama-csatorna vidékén őrködik az amerikai élettér felett.

Roosevelt terve: az 50.000 arcvonalbeli repülőgépet számláló légi erő még messze van a megvalósulástól, máris új csúcshadrend felállítását tervezik 80.000 repülőgéppel. A terv megvalósulását egyrészt az ipari felkészültség hiánya, másrészt az a körülmény hátráltatja, hogy Angliát is el kell látni repülőgépekkel.

Egyelőre a kétéves terv keresztülvitel is akadályokba ütközik. E szerint 1940-től 1942 júliusig az amerikai hadsereg számára 19.000, a haditengerészet számára 7000 és Anglia számára 15.000 repülőgépet kellene az iparnak leszállítani. Bár ez a 41.000 repülőgép nem mind arcvonalbeli, hanem iskola- és gyakorlógépek is vannak közöttük, az eddig rendelkezésre álló adatok birtokában biztosra lehet venni, hogy leszállításuk a kitűzött időpontig nem fog megtörténni.

Roosevelt 80.000 arcvonalbeli repülőgépből álló légi hadereje tehát még csak távoli jövő zenéje és egy amerikai forrás 1941 márciusában csodának nevezte, ha 1942 júliusig sikerülne elérni azt, hogy az amerikai ipar évi termelésének átlaga elérje a 20—30.000 repülőgépet.

Az Egyesült Államok belső területén állomásozó négy légi hadsereg összesen 17 repülődandárból fog állni. És pedig:

7 nehéz és közepes bombázó dandárból.

7 vadászdandárból és

3 könnyű bombázó dandárból (együttműködés a hadsereggel).

Egy dandárhoz — gépfelszerelésének megfelelően — 55—250 repülőgép tartozik. Általában 2—4 ezred alkot egy dandárt. Egy ezred 26—80 arcvonalbeli repülőgépet foglal magában. Egy-egy bombázó ezredhez egy felderítő század is tartozik. A századok — rendeltetés szerint — 5—25 repülőgéppel rendelkeznek.

✱

Az amerikai légi erők legújabb fejlesztési terve szerint 1941 július 1-ig 10.000 tisztnek, 15.000 tisztjelöltnek és 151.000 fő legénységnek kellene rendelkezésre állni.

✱

Moszkvában új repülőhadiakadémia nyílt meg, amely nemcsak kiképzéssel foglalkozik, hanem új problémák feldolgozásával is. A már régebben fennálló *Sukovszki*-repülő hadiakadémia növendékeinek egy részét az új hadiakadémiára áthelyezik.

✱

Seregtestek szállítása légi úton. Az Egyesült Államokban kísérleteket folytatnak egész seregtestek légi úton történő szállítására. 10.000 emberre és azok felszerelésére 600 csapatszállító repülőgépet számítanak.

Roosevelt a kongresszustól felhatalmazást kért, hogy 3.3 milliárd dollárért a haderő részére repülőgépeket vásárolhasson.

Ebből 2771 millió dollár értékű repülőgépet a szárazföldi hadseregnek, 529 millió dollár értékű repülőgépet pedig a haditengerészet légi erői részére fognak megvásárolni.

Katonai repülés.

Kinevezések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága 1941. évi május hó 16-án kelt legfelsőbb elhatározásával a m. kir. honvéd légi erők nem hivatalos állományában kinevezte a szolgálatonkívüli viszonybeli tisztek csoportjában főhadnagyokká a következő szolgálatonkívüli *címzetes* főhadnagyokat: vitéz *Földessy* Lajost, vitéz *Marinkay* Bélát, azonkívül *Herczegh* Kálmán szkv. hadnagyot. A tartalékos tisztek csoportjában főhadnaggyá *dr. Tomka* János t. *címzetes* főhadnagyot, továbbá *Gosztonyi* Miklós, *Stifter* János, *Mladoniczky* György, *Szily* István, *Kelényi* Ákos, *Zmár* János, *Kőrössy* Dániel Miklós, *Dékány* János, *Vadon* Pál, *dr. Soós* István, *Varga* András, *Bauer* Pál, *Simon* Béla, *Tóth* Béla, *Kapus* Béla, *gróf Zichy* Nándor, *Balázs* Ádám, *Jenik* Győző és *Czucz* János tartalékos hadnagyokat. Tartalékos hadnagyokká *Peternell* Rezső, *Palócz* János és *dr. Perlaky* Zoltán tartalékos zászlóst, *dr. Flóris* Endre, *Homonnay* Béla, *dr. Bothár* Vilmos és *Hrecska* László karpaszományos őrmestert, illetve címzetes őrmestert. A következő tartalékos zászlósok szintén tartalékos hadnaggyá neveztettek ki más fegyvernemtől *a légi erőkhöz történt egyidejű áthelyezés mellett: Etele* Antal, *dr. Ladomérszky* Tamás, *Csaplak* Andor, *Felhalmi (Felber)* Ferenc, *Kenézlői (Kégl)* Tibor, *Szommer* Rezső, *Borbély* György.

A m. kir. honvédelmi miniszter kinevezte *tartalékos zászlóssá* a légi erőknél a következő tartalékos címzetes zászlósokat: *Fehér* Bélát, *Juhász* Pál Károlyt, *Kovács* Kálmánt, *Schubert* Ferencet, *Kiss* Lajos Miklóst, *Nagypál* Gyulát, *Homonnay* Józsefet és *Schmidt* Istvánt, továbbá a következő karpaszományos őrmestereket: *Katona* Kálmánt és *Dessewffy* Emilt.

A repülőszakma műszaki tisztviselőinél *tartalékos műszaki segédtisztviselővé* nevezte ki a honvédelmi miniszter *Taufenecker* Vilmos tartalékos műszaki gyakornokot.

✱

A délolaszországi német repülőhadtest elhagyta Olaszországot.

✱

Rosánigo olasz repülőezredest érdemei elismeréseképpen soron kívül dandártábornokká léptették elő.

✱

Dentz tábornok, Szíria főbiztosa megcáfolta az ankarai rádió hírét, hogy

francia repülők Szíriából átszöktek Palesztinába és csatlakoztak az angolokhoz.

*

Grauert német vezérezredes, egy repülőhadtest parancsnoka és vezénylő tábornoka, miközben Anglia ellen légitámadást vezetett, repülőhalált halt. Grauert eredetileg tüzértiszt volt, de már a világháború alatt átlépett a repülőkhöz, ahol egy repülőosztály parancsnoka lett. A világháború után a német repülőkiképzést irányította, majd mint altábornagy, a berlini repülőhadosztály parancsnokságát vette át. A lengyel hadjárat után repülőtábornokká, majd egy évvel ezelőtt vezérezredessé lépett elő és az egyik repülőhadtest parancsnokságával bízták meg. 52 éves volt. Eddig ő a legmagasabbrangú német repülőtiszt, aki a háborúban hősi halált halt.

*

Az Ioni-tenger szigeteinek megszállásánál olasz ejtőernyős vadászok is résztvettek.

*

1703 szállítmány érkezett Olaszországból Albániába repülőgéppel a balkáni háború folyamán.

*

12 olasz repülőezred és 2 repülőcsoport kapta meg az ezüst hadi érdemrendet a Földközi-tenger vidékén és Afrikában vívott harcok folyamán.

*

A nyugati arcvonalon működött olasz repülőhadtest valamennyi tagja megkapta a másodosztályú német vaskeresztet, *Rino Corso Fougier* hadtestparancsnokot pedig az első- és másodosztályú vaskereszttel tüntették ki.

*

Löhr repülőtábornokot, a délkeleti német repülőhadtest parancsnokát, vezérezredessé léptették elő. Vezérkari főnöke *Korten* tábornok, a vaskereszt lovagkeresztjét kapta. *Löhr* régebben az osztrák légi erők parancsnoka volt s ebben a minőségében néhány évvel ezelőtt Budapesten is látogatást tett.

*

A hetedik tölgyfalomb. A német haderő tagjai közül eddig tizenkettőt tüntetett ki a vezér és kancellár a tölgyfalombbal. Ezek közül hét volt a repülő. A hetedik: ***Müncheberg*** főhadnagy 40 légi győzelmet aratott.

Légiforgalom.

Zágráb bekapcsolódása a nemzetközi légihálózatba. Június 10-én megnyílt a rendszeres légiforgalom a Bécs—Grác—Zágráb-i vonalon, miáltal Horvátország az európai légihálózatba bekapcsolódott. A forgalmat egyelőre a Lufthansa fogja heti háromszori járatokkal üzemben tartani.

Zágráb eddig is jelentékeny szerepet játszott a volt Jugoszlávia légiforgalmában. A következő vonalak találkoztak a jelenlegi Horvátország fővárosában:

Belgrád—Zágráb—Laibach,
Laibach—Susák—Zágráb,
Raguza—Szarajevó — Zágráb—Bécs — Brünn—Prága,
Torino — Milano — Velence — Zágráb — Belgrád—Bukarest.

*

Japán légiforgalma erősen terjeszkedik a Csendes-óceán szigetvilágában. Eddig a Marianne-szigetek és a Nyugat-Karolinák, újabban pedig Holland-India szigetei szerepelnek a japán nemzeti célokat szolgáló légi forgalomban.

A japán tervek Holland-Indiában és Ausztráliában nyugtalanságot keltettek.

*

Isler Arnold ezredes, Svájc légügyi hivatalának főnöke, meghalt. Ő hozatta Európában először forgalomba a nagysebességű amerikai utasszállító repülőgépeket és úttörő munkát végzett szűkebb hazája és Európa légi forgalmának megszervezésében.

*

Ecuador új módszert alkalmazott a német érdekeltségű S. E. D. T. A. légiforgalmi társaság nacionalizálására. A vállalat azért volt kénytelen beszüntetni a működését, mert az olajvállalatoktól nem kapott több üzemanyagot.

*

Amikor az angol hadsereg Görögországot elhagyta, a British Overseas Airways vízi repülőgépei is segítettek a katonákat Krétába szállítani.

*

A »Svenska Lloyd« svéd hajózási társaság leányvállalatot alapított azzal a célzattal, hogy a háború befejezése után azonnal megindítsa a közvetlen légiforgalmat Göteborg és London között.

*

Oslo és Stockholm között megszűnt a légi forgalom.

*

Moszkva és Leningrád között megindult az *éjjeli* légi forgalom.

*

A Balkán-háború miatt rövid időre beszüntetett légi forgalom újból megindult Athéntől Szalonikin, Szófián, Belgrádon és Budapesten keresztül Berlin felé.

Repülősport

Cserevicsnyi orosz repülő június elején érkezett vissza 22.000 km-es északsarkvidéki repülőútjáról, ahol az időjárási és a terepviszonyokat tanulmányozta.

*

Svédországban vitorlázó repülőgépkiállítás nyílt meg június 14-én, amely június 28-ig marad nyitva. A kiállításon Svédországon kívül Németország és Finnország is részt vesz.

Műszaki és vegyes hírek

Az amerikai sztrájkmozgalmak során sokat emlegetett North American Aviation Inc. gyárban készülnek azok a P—51 »Mustang«-típusú vadászrepülőgépek, amelyeket a NACA nevű amerikai kutató intézet legújabb javaslatai alapján szerkesztettek s ahol a lamináris légáramlást biztosító szárnyprofilok először kerülnek alkalmazásra. Az újítástól nem annyira a sebesség növelését, mint inkább a működési sugár megnagyobbodását várják.

Az új vadászegyülésesbe 1150 lóerős, folyadékhűtéses Allison-motor kerül.

*

Az amerikai hadiipari sztrájk elsősorban a repülőgépgyártást érinti. A North American-gyár inglewoodi telepét katonaság szállotta meg. A munkások azzal a feltétellel vették fel a munkát, hogy szakszervezeteiket nem oszlatják fel és jogukban áll béremelési tárgyalásaikat a munkaadóval továbbfolytatni.

A clevelandi aluminiumgyár munkásainak sztrájkját szintén megszüntették, ellenben a detroiti aluminiumgyár 6000 munkása közül 4000 sztrájkba lépett. Ugyancsak sztrájk kezdődött az egyik clevelandi csavargyárban is. A felsorolt iparvállalatok leginkább a repülőgépgyárak számára készítenek nyersanyagot, illetve félkész termékeket vagy alkatrészeket s így a munkabeszüntetés a repülőgépgyártásra kedvezőtlen befolyással van.

*

A Republic P—47 »Thunderbolt« típusú amerikai vadász együléses berepülését megkezdték. A kiszivárgott hírek szerint 9100 m-en 640 km, 4600 m-en 560 km-es sebességet értek el vele. Motorja: 18 hengeres Wasp, 1850 lóerő, startteljesítménnyel. A gépet *nem Anglia számára* gyártják.

*

A Ford-motorgyárban előreláthatóan még ez év júniusában megkezdik a nagyteljesítményű repülőmotorok sorozatgyártását. Az előállításra kerülő 12 hengeres, folyadékhűtéses motor teljesítménye: 1800—2000 lóerő. Nagy literteljesítményét az alkalmazott turbokompresszor rendkívül kedvező hatásfokával magyarázzák. Lóerősúlya: 450 gr/l. e. A motor befecskendező eljárással működik.

*

Az amerikai gépkocsigyártást a repülőgépgyártás fejlesztése érdekében mintegy 20 százalékkal csökkentik. Amíg a multévi normális gépkocsigyártás 5,400.000 gépkocsit állít elő, addig a csökkentés után csak 4,200.000 gépkocsi előállítására számítanak. A csökkentés augusztus 1-én lép életbe.

*

Ezernégyszázkilencvenhárom darab repelőgépet állítottak elő áprilisban az Egyesült Államokban.

*

A Tomahawk, (Curtiss P—40), az angol megrendelésre készülő amerikai vadász együléses nem hat, hanem nyolc géppuskával lesz felszerelve.

*

Az ausztráliai repülőipart nemcsak repülősárkányok és motorok, hanem műszerek, felszerelési cikkek és ejtőernyők gyártására is be akarják rendezni.

*

Németországban, a westfáliai Nachrodtban új könnyű fémgyár létesült 12 millió márka alaptőkével aluminium- és magnéziumötvözetek előállítására.

*

Bréguetnek, az ismert francia repülőgépszerkesztőnek és gyárosnak fiát, Paul-Louis Bréguet, államvagyon eltulajdonítása miatt letartóztatták.

*

Fokker Antalnak a hollandiai Velzenben szobrot állítottak, amelynek leleplezésénél a német légierők képviselői is jelen voltak.

*

Az északsvédországi Kubikenborgban ötmillió svéd korona alaptőkével aluminiumgyár létesül. A gyáralapítás a svéd repülőipar megteremtésével áll kapcsolatban. A svéd ipar az utóbbi időben évente kereken kétmillió tonna aluminiumot termelt.

*

A budapesti orvosi továbbképző tanfolyamon a repülés élettanának tárgykörébõl *dr. Scholtz Gusztáv* törzsorvos, *dr. Szücs Gusztáv* ezredorvos, *dr. Gyurik József, dr. Mészáros Károly* és *dr. Pé-*

ter László főorvosok tartottak előadásokat. A tanfolyam résztvevői a *dr. Gordon Helmut* ezredorvos vezetése alatt álló Magassági Repülő Vizsgálati és Kutató Állomást is megtekintették.

*

A Hawker »Tornado«-t és a Hawker »Typhoon«-t: az angol légi erők két új vadászegyülésesét, rövidesen arcvonalbeli szolgálatba osztják be. A két géptípussal kapcsolatban forgalomba került hírek érdekes világot vetnek arra, hogy milyen hosszú az út egy új repülőgéptípus megszerkesztésétől a sorozatgyártásig. *Sydney Camm*, a repülőgépek szerkesztője 1937 júliusban, tehát négy évvel ezelőtt nyujtotta be a kész terveket a légügyi minisztériumba. Az egyik gép ettől az időponttól számított két év mulva, a másik pedig két és fél év mulva került berepülésre s a sorozatgyártásra csak 1940 nyarán, tehát három év mulva adta ki a megrendelést *lord Beaverbrook* akkori repülőiparügyi miniszter. Azóta ismét eltelt egy év s csak most, négy év multán került sor arra, hogy a gépek az arcvonalba kerüljenek.

*

Az angol repülőipar az Amerikában megjelenő »The Banker« közgazdasági folyóirat szerint 500.000 embert foglalkoztat. Ez a szám az úgynevezett »árnyékipar« alkalmazottait is magában foglalja.

*

Az angolok nem rendelnek amerikai rombolókat. Az Egyesült Államokban működő angol hadianyagbeszerző bizottság régebben igényt tartott 660 darab Lockheed »P—38« típusú, kettős törzsű romboló repülőgépekre. A bizottság erről az igényéről lemondott, mert a sárkányok szerkezete az ejtőernyőugrást akadályozza és a gépek számára szükséges Allison-motorok sem készültek volna el idejekorán.

*

A Douglas »Havoc« egy új amerikai éjjeli vadász, amelyet két motor hajt.

*

Kanada 50 millió dollárért újabb repülőgépeket rendelt az Egyesült Államokból. Ebből 30 millió dollárért 200 darab négymotoros távolsági bombázóra költenek. (Eszerint mintegy 750.000 pengőt tesz ki egy amerikai négymotoros bombázógép ára.)

*

Régebben szóbakerült, hogy a kanadai repülőipar négymotoros *angol* bombázókat fog előállítani. Ujabban kénytelenek voltak eltérni ettől a tervtől, mert Angliától nem tudták volna megkapni a szükséges motorokat és egyéb alkatrészeket hozzá. Helyettük az amerikai négymotoros Consolidated B—24 »Liberator«-okat akarják gyártani, valószínűleg Amerikából importált motorokkal.

Az Egyesült Államokból kétmotoros Consolidated-típusú amfibiákhoz szükséges alkatrészeket szállítottak Kanadába. Ott készítik el a még hiányzó alkatrészeket és ott állítják össze azokat.

*

Nyitrán repülőgépgyár épül? A szlovák kormány Nyitra városa mellett eladott egy állami tulajdonban lévő területet azzal a kikötéssel, hogy a vevő a megvásárolt telken záros határidőn belül repülőgépgyárat tartozik felállítani.

MEGHIVÓ

A MAGYAR AERO SZÖVETSÉG

1941 június hó 28-án déli 12 órakor a Szövetség hivatalos helyiségében (V., Vigadó-u. 2) megtartandó

XXIII. RENDES KÖZGYŰLÉSÉRE.

TÁRGYSOROZAT:

1. Elnöki megnyitó és jelentés a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap részéről a repülésnek nyujtott támogatásról.
2. Beszámoló a Szövetség 1938., 1939. és 1940. évi működéséről, valamint az osztályok 1942. évi munkaprogrammjának ismertetése.
3. A Szövetség 1938., 1939. és 1940. évi zárszámadásának ismertetése.
4. A számvizsgálóbizottság jelentése. Határozat a felmentvények ügyében.
5. Alapszabályok módosítása.
6. Az 1942. évi költségelőirányzat.
7. Javaslat nyugdíjalap létesítésére.
8. Választások.
9. Esetleges indítványok.
10. Zárszó.

Budapest, 1941 június 13.

DR. EMBER SÁNDOR s. k.
országgyűlési képviselő, társelnök.

FELHIVÁS: A rendkívüli viszonyokra való tekintettel, felkérjük a tagegyesületeket, hogy alapszabályszerű megbizottaik kiküldéséről okvetlenül gondoskodni szíveskedjenek, nehogy a közgyűlést határozatképtelenség miatt kénytelenek legyünk elhalasztani.

OKTATÓKAT AZ IFJÚSÁGNAK

A német ifjúság kitűnő vezére, von Tschamer und Osten, az elmult esztendei első budapesti látogatása kapcsán, egyik estéjét egy neves budai kiskocsmában töltötte, ahol fehér asztal mellett, közvetlen beszélgetés során nyilatkozott az ifjúság neveléséről is. Elmondta nézeteit az oktatóképzésről s meglepő tájékozottsággal közölte a német ifjúsági repülő mozgalmak kapcsán szerzett tapasztalatok végső következtetéseit:

— Beigazolódott, hogy a korban idősebb, megállapodottab s sokéves tapasztalattal rendelkező oktatók, az ifjúságnak az életbe való bevezetésénél értékesebbnek mutatkoztak s eredményekben messze felette álltak a fiataloknak, míg a továbbképzésnél, főleg a versenyszerű sportolásnál inkább a nagyobb lendületű, kezdeményezőbb és fizikailag kitartóbb ifjak boldogultak. Különösen áll ez a tétel a repülésben, ahol bizonyos korhatárt állapítottunk meg, hogy a talán nagy gépvezetési készséggel rendelkező, de pedagógiai vonatkozásban kiforratlan fiatalokat eredménytelenségektől megkíméljük.

A német sportvezér világos okfejtése mindenben alátámasztja az ebben a kérdésben évek óta vallott felfogásunkat. A Magyar Szárnyak »Repülés-Haladás« című elődjének néhány év előtti (1938 márc.) számában az oktatókérdésről írott cikkben már kifejtettük, hogy a mai, kényszermegoldású oktatórendszer teljességgel tarthatatlan. A helyzet azóta csak keveset változott, a visszatérő országrészekkel gyarapodott nemzetnek a természetes szaporulattal növekedő tömegek türelmetlen repülésehsége olyan követelményeket támasztottak, amelyeket a rendelkezésre álló oktató gárdával, sem számarány, sem felkészültség tekintetében kielégíteni már nem lehet.

Az utóbbi évek sürgető követelményeinek hatása alatt megtartott oktatóképző tanfolyamok, csak részben feleltek meg a korszerűség szükségleteinek, mert azokat a pedagógiai vonatkozások teljesen figyelmen kívül hagyása jellemezte. A repülőoktatás csak a kétkormányos rendszerben manuális, ahol a kormányzást együtt érzékelő növendék egyszerűen beidegzi a kormányzási mozdulatokat, — nota bene az oktató sajátosságait is — a motornélküli, vitorlázó repülésben alkalmazott egyedülrepülő rendszer mellett azonban az oktató csak lelki ráhatással, magyarázataimak teljesen világossá és érthetővé tételével képes saját elgondolásait s utasításait a növendékkel megértetni, akinek a gépvezetés finomságait, a kormányzás mértékét fokozatosan, önerejéből kell beidegzenie, melléfogásait csiszolnia, míg a kellő készséget megszerezte. Ennek folyamata alatt, éppen a magára utaltság érzetében, teendőinek helyes értelmezéséig, oktatójának belészuggerált biztonságérzetével, cselekedeteinek sikerében vetett feltétlen és megingathatatlan hitével kell élnie. Ez az oktatója iránti bizalom és annak hatása alatt megnyilvánuló önbizalom alkotják a növendék biztonság érzetét, amiből nyilvánvalóan következik, hogy az oktató ténykedése nem merülhet ki a »Kihúzni-futni-el!« vezényszavak közlésében, miként nem épülhet fel a főlényes, parancsoló modor kíméletlen alkalmazására sem.

A repülés tanítás — ifjúságnevelés, éppen olyan felelős, jövőre kiható ténykedés, mint a szellemi nevelés, tetézve a lelki nevelés döntő befolyást gyakorló különleges szempontjaira, mert hiszen a repülés, minden egyszerűsége és természetessége mellett is feltételen lélekjelenlétet és bizonyos fokú bátorságot, tehát lelki készséget követelő és feltételező sport, szórakozás vagy hivatás, ezeket a tulajdonságokat a nevelőnek tehát tekintetbe kell vennie, hogy helyes irányba fejlessze, a célkitűzésnek megfelelően hasznosíthassa.

Pedagógiai — életbölcselet. Sok gyakorlat, élettapasztalat, a megfigyelésekben való elmélyülés, helyes következtetés, megértés, méltányosság, igazságérzet, részrehajlástól való mentesség, önuralom, jószándék, hívságos dolgoktól mentesség és az ügynek feltétlen szeretete szükségesek ahhoz, hogy az oktató maradéktalanul töltse be hivatását. Mindezeknek a tulajdonságoknak és jellemvonásoknak kialakulásához idő kell, ami már eleve magával hozza, hogy a repülés tudományába való bevezetés elsősorban a korban idősebbek, megállapodottak feladata és hivatása. Az oktatás tekintélyt kíván, bizonyos felsőbbséget, amelyet nem hatalmi eszközökkel, hanem meggyőződéssel szerzünk meg és biztosítunk. Oktató nem bírhat a minden kritikai érzék híjával élő, éppen ezért tehát elvileg és feleIőtlenül mindent helytelenül latolgató növendék előtt tekintéllyel, ha személye, magatartása, kora egyaránt nem parancsol tiszteletet s ha az ifjúság nem érzi oktatójának feltétlen felsőbbségét. A növendékekkel egykorú, sőt körükből s főleg korosztályukból kiugrott oktatóban a növendék legtöbbször nem vezetőt, hanem riválist lát, akivel szemben az a tény, hogy társait megelőzte, nem erény, hanem csak irígylést, féltékenységet kiváltó körülmény, amely a legtöbb esetben munkájának sikerét veszélyezteti.

Súlyos hiba volna, ha tagadásba kívánnánk venni, hogy oktató gárdánk felkészültsége még kívánnivalókat hagy hátra. Hivatalos szemleutak, de a vezetőszerepet játszó oktatói kar megnyilatkozásai is bizonyítják, hogy az oktatóképzés terén mennyi kérdés vár megoldásra. Gyakorlati tudásban általában nincs hiány, — oktatóink nagy része kellő felkészültséggel rendelkezik, az a néhány újabbsüttetű oktató pedig, aki inkább elméletileg, mint gyakorlatilag demonstrálhatja a repülést, kisebb és korlátozott szerepkörében úgy-ahogy el fogja tudni látni feladatát.

Nagyobb hiányosság mutatkozik azonban az oktatók fent említett *pedagógiai* felkészültsége terén.

Mindenekelőtt meg kell jegyeznünk, hogy az oktatói hivatás — nem leányálom. Helyes értelmezésben az oktató súlyos felelősség vállalásával tölti szerepkörét, amely számára megalkuvás nélküli következetesség, szüntelen figyelem, körültekintés, szakadatlan tevékenység, egyszóval formális — robot! Sőt, az egész üzemvitel legnagyobb robotosa mindenkor az oktató, ha feladatát maradéktalanul kívánja betölteni, mert az oktatás nem szabvány, — növendékeinek egyénisége, az üzemvitel körülményei, időjárási adottságok stb., stb., mindmegannyi figyelembe veendő szempont, mely nem tűr megalkuvást vagy hanyagságot.

Az oktató nem fellah hajtsár, de padisah sem. Nem azért van, hogy hátratett kezekkel, ujjak közé szorított notesszel, nagyképű tanárkodással, szentori hangon leckéztesse és egreciroztassa növendékeit, hanem, hogy maga járjon elöl mindenütt jó példával, adott esetben álljon maga is oda segíteni, mielőtt a kimerült és a gép súlyával megbírkózni nem tudó növendékeit ócsárolja, — tekintélye nem szenved csorbát s a teljesítményjelvény sem esik le zsebéről, ha süldőkorának »kulizására« való emlékezéssel maga is üstökön fogja a gépet, mielőtt az a növendékek ereje fogytán megállana mozgásában. De járjon elől jó példával a fegyelemben is. Ne feledjük, hogy a növendék minden cselekedetével a tisztelt és szeretett oktatóhoz alkalmazkodik, így a repülés módja is magán viseli oktatójának jellegét. A »dobsinázó« oktató könnyen méri, hogy őt utánozni kívánó növendékét sajátkezűleg kényetelen kikaparni a gép roncsai alól, amin aztán az sem enyhít, ha az oktató antik görög bölcselettel Jupiter jogaira hivatkozik az ökörrel szemben...

Mindazt, amit az oktató növendékével szemben, mint helyes bánásmódot alkalmazhat, hosszú évekre visszatekintő munkásság eredményeként kell megszerezni. Tekintettel arra, hogy sportrepülésünk s a haderőn kívüli repülő előképzés egyre fokozódó kívánalmai, nemkülönben a velük járó számbeli gyarapodás és az üzemek kiterjesztése mellett a szükséges pedagógiai készség megszerzésére nem mindenkinek áll elég idő rendelkezésre, a szükségessé váló s minden évben megtartásra kerülő oktatóképző tanfolyamok feladata, hogy az oktatók továbbképzéséről gondoskodjék. Pedagógiai készség ugyan bizonyos mértékben veleszületett adottság és rátermettség kérdése, kellő komolysággal és figyelemmel azonban el is sajátítható. Éppen ezért elengedhetetlenül szükséges, hogy pedagógiát arra hivatott személy, bizonyítottan pedagógus adjon elő. Gyakorlati és elméleti vezetőink, hála Istennek, vannak, még pedig úgy az előbbi, mint az utóbbi vonatkozásban kitűnőek. Közállapotainkat azonban mindig az jellemezte, hogy a szállóigévé vált s abszolút igazságot kifejező angol elvet: — The right man on the right place! — (minden embert a tudásának, egyéniségének legmegfelelőbb helyen alkalmazzunk) gyakran figyelmen kívül hagytuk, így csörlőtanfolyamot lejtőoktatóra, lejtőmentit csörlőoktatóra, kezdetben egyáltalán nem-repülőre bíztunk, aztán *megtanítottunk oktatókat még jobban repülni s felruháztuk őket a legteljesebb elméleti tudással, csak*

éppen oktatni-tanítani felejtettük el őket; ezután ki-ki ment haza a maga pátriájába — ugyanazt csinálni, amit eddig.

Amíg az egyedüli célkitűzés l'art pour l'art a repülés volt — tehát korban érettebbek, sportban edzettebbek, egyéniségükben kiforrottabb növendékek tanítása — és nem nevelése folyt, alig jelentett az oktatás komolyabb feladatot. Amióta azonban a repülés a katonai nevelés, leendő fegyvernemnél való szolgálat előkészítő eszköze lett, le kellett nyúlnunk a serdülő korba, a korhatárt mind lejjebb szállítottuk s ma már nem gépvezetést tanítunk, hanem repülésre nevelünk, ami azt jelenti, hogy nemzedékeket kell lelkileg és szellemileg formálnunk, hogy vezérlő gondolatuk, célkitűzésük ne a különleges hivatásnak kijáró »megkülönböztetett tekintélytisztelet«, ne a rajta keresztül a gyengébb nemnél elérhető hatás s a riválisoknak nyeregből kivetési lehetősége, ne a többi fegyverneménél úribb életmód, csinos uniformis, egy snájdig sapka és penicilus, meg a jól tömött vállak alatt szerte szárnyaló aranysasok legyenek, de tudjon az ifjú szótlan lemondással, ha kell, kemény nélkülözéssel és önmegtagadással robotolni az aviatikáért, amelyért hosszú, hosszú éveken át kell áldozatot hoznunk, míg tőle valamit visszavárhatunk.

Végül, de nem utolsó sorban utalok arra, milyen fontos szerepe van az oktató magatartásának, modorának is. Nem igaz, hogy a repülés »bennfenteseinek« szakszerűségét csak zsargonnal lehet kifejezésre juttatni. Mert roppant mulatságos, sőt »stilszerű« lehet, ha az ifjú oktató emigyen examinálja növendékét: — »ne fázz attól a vacak kurfnitól... láttad előbb a Skaját? Irtó vagány figurát húzott... még se komált dugóba...« Hogy azonban ez a wildwest ponyvastílus mennyire nem eszköze az ifjúságnak s mennyire nem méltó a repülés magasztos sportjához, azt minden jóérzésű s érett ember megítélheti.

Közfelfogásunk jellemzője, hogy nálunk sok szép gondolat merül fel s jut kifejezésre, hogy aztán — írott malaszt maradjon. Legyen szabad ezúttal remélnünk, hogy a mult tapasztalataiból leszűrt tanulságok most mégis megszívlelésre kerülnek. Más kárán tanul az okos s a korszerű oktatás igazságaiért mások már megfizették a tanulópénzt!

vitéz Hefty Frigyes főoktató

CZÉKUS ERZSÓK

teljesítményjelvényes pilóta

A budaörsi repülőtér éttermében a sportrepülés művelői vacsorát tartottak *Czékus* Erzsi tiszteletére abból az alkalomból, hogy *»Erzsók«* az elsőfokú mótoros pilótavizsga letétele után következő negyedik napon *a vitorlázórepülésben megszerezte a teljesítményjelvényt.* Kedves háziünnepség volt a vacsora, amelyen *Rotter* Lajos mondott köszöntőt a sportrepülők részéről.

Elmondotta, hogy amikor jónéhány esztendővel ezelőtt kint járt Németországban a vitorlázórepülés ottani állását tanulmányozni, látott egy háromsirályos, ezüst babérkoszorus vitorlázójelvényt.

— Hát ez mi? — kérdezte.

Felvilágosították, hogy ez a *«teljesítményjelvény»*, amelyet az a vitorlázórepülő kaphat, aki 5 óra hosszáig vitorlázik egyfolytában, 1000 méter magasságot ér el és 50 kilométer távolságra repül.

— *Ezidőszerint csak Kornfeld kapta meg* — mondották *Rotternek* akkor a német vitorlázórepülés vezetői — nem is csináltattunk a jelvényből többet 20 darabnál. *Elég lesz az egész világra...*

— Az jutott eszembe — mondotta Rotter — hogy Istenem, mikor jutunk oda, hogy a büszke teljesítményjelvény eljut a magyar vitorlázórepülőkhöz is?

Hatalmas csokrot nyujtott át *Czékus* Erzsinek, megköszönte, hogy kitartó szorgalmával a női sportrepülők élére került és elsőnek szerezte meg Magyarországon a női vitorlázók közül a teljesítményjelvényt.

— Külön megköszönöm magának, Erzsók, azt a fáradhatatlan, minden feltünéstől mentes, minden vitorlázórepülő előtt mintaszerű és követésreméltó kemény munkát, amellyel eredményeit elérte és azt a szerény, finom viselkedést, amellyel valamennyiünk tiszteletadását kiérdemli.

A vacsora résztvevői lelkesen megéljenezték Czékus Erzsit, aki legszívesebben elhárította volna magáról a spontánjött megtiszteltetést is.

— Ne nekem gratuláljanak, — mondotta — hanem a fiúknak, *akik egymásután döntgetik a rekordokat.*

Kijutott az ünneplésből a magyar távolsági csúcseredményt megdöntő *Bollmann* Bélának, *Tasnádi* Lászlónak és *Szilas* Tibornak, aki új magassági csúcseredményt állított fel.



ÜZEMI JELENTÉSEK

Március

vitéz nagybányai Horthy István Közp. Vit. Rep. Telep.

Teljesítmény-repülést végzett: Szomolányi Károly (III. 15.) 50 p. Sóvári Gyula (III. 23.) 4 óra 36 p. Retkes Sándor (III. 23.) 2 óra 45 p. — *Összes felszállások száma:* 40. — *Repült idő összesen:* 65 óra 10 perc.

Budapest Sportegyesület Vit. Rep. Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Biró Dezső Győző, Groholy Alajos, Groholy János, Lieszkovszky András, Cillei Géza, Nagy Tibor, Gáspár Kosza Jenő, Dongó Kiss Csaba, Prodam Guidó, Joó Gyula. — *»B« vizsgát tett:* Kaposi Gyula. — *Összes felszállások száma:* 345. — *Repült idő összesen:* 4 óra 14 perc 36 mp.

Magyar Királyi Államvasutak Sportrepülő Egyesülete.

»A« vizsgát tettek: Egri Imre (III. 16.) 32 mp. Szuhay Miklós (III. 23.) 38 mp. — *»C« vizsgát tettek:* Bérces Antal (III. 23.) 13 p. 25 mp. Csucsy Ferenc (III. 23.) 14 p. 43 mp. Falussy István (III. 23.) 12 p. 30 mp. Fendler Oszkár (III. 16.) 5 p. 20 mp. — *Teljesítmény-repülést végzett:* Fábián Attila (III. 24.) 5 óra 05 p. Tariska Ferenc (III. 24.) 5 óra 03 p. — *Összes felszállások száma:* 182. — *Repült idő összesen:* 28 óra 19 perc 49 mp.

Rómaifürdői MOVERO.

»C« vizsgát tett: Molnár Elemér. — *Összes felszállások száma:* 79. — *Repült idő összesen:* 3 óra 40 perc 05 mp.

Perutzgyári Kultur és Sportegyesület.

Teljesítmény-repülést végzett: Mehlhoffer Albert 2 óra 15 p. — *Összes felszállások száma:* 80. — *Repült idő összesen:* 3 óra 35 perc 23 mp.

Bükk-Mátravidéki Aero Club.

Teljesítmény-repülést végzett: Simonyák János (III. 23.) 1 óra 01 p. Lipovszky Gyula (III. 23.) 1 óra 5 p. 36 mp. Simonyák János (III. 25.) 3 óra 05 p. Lipovszky Gyula (III. 25.) 5 óra 10 p. — *»C« vizsgát tett:* Bogdanovits Kálmán, Ducsay Endre. — *Összes felszállások száma:* 34. — *Repült idő összesen:* 12 óra 37 perc 40 mp.

Zemplénvármegyei MOVE Rep. Osztálya Sárospatak.

Összes felszállások száma: 98. — *Repült idő összesen:* 1 óra 13 perc 56 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 149. — *Repült idő összesen:* 1 óra 30 perc 48 mp.

248. RMST. Cserkészrepülők, Ozd.

Összes felszállások száma: 84. — *Repült idő összesen:* 20 perc 43 mp.

Április

vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep.

Teljesítmény-repülést végzett: Török Ödön (IV. 2.) 1 óra 15 p. Dr. Danovszky Ferenc (IV. 2.) 2 óra 38 p. — *Összes felszállások száma:* 4. — *Repült idő összesen:* 5 óra 03 perc.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Kontra József (V. 6.) 47 mp. Miklóssy Sándor (V. 6.) 40 mp. — *»B« vizsgát tett:* Németh Mihály (V. 6.) 1 p. 30 mp. — *Összes felszállások száma:* 198. — *Repült idő összesen:* 1 óra 1 perc 09 mp.

Budapest Sportegyesület Vit. Rep. Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Vizdos Géza, Szitoi István. — *Összes felszállások száma:* 49. — *Repült idő összesen:* 39 perc 25 mp.

BSZKRT Repülőosztálya, Budapest.

Összes felszállások száma: 76. — *Repült idő összesen:* 21 óra 04 perc.

Pamutipar S. C. Repülőosztály, Bpest.

Összes felszállások száma: 23. — *Repült idő összesen:* 6 óra 10 perc.

Gamma Rep. osztálya, Budapest.

Összes felszállások száma: 95. — *Repült idő összesen:* 10 óra 45 perc.

Rómaifürdői MOVERO.

Összes felszállások száma: 50. — *Repült idő összesen:* 2 óra 44 perc.

MOVE Repülő Osztálya Budapest.

Összes felszállások száma: 50. — *Repült idő összesen:* 30 perc 11 mp.

Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület.

Összes felszállások száma: 76. — *Repült idő összesen:* 18 perc 07 mp.

Perutzgyári Kultur- és Sportegyesület.

»A« vizsgát tett: Sugár Ernő. — *Összes felszállások száma:* 20. — *Repült idő összesen:* 6 perc.

Danuvia Sportegyesület Repülő Osztálya.

Összes felszállások száma: 85. — *Repült idő összesen:* 4 óra 35 perc 06 mp.

MOVE Repülő Osztály, Esztergom.

Összes felszállások száma: 95. — *Repült idő összesen:* 3 óra 47 perc 39 mp.

Pécsi Repülő Kiképző Keret.

»B« vizsgát tett: Petkes József. — *»C« vizsgát tett:* vit. Petres István, Bódi Vilmos. — *Összes felszállások száma:* 49. — *Repült idő összesen:* 3 óra 28 perc 49 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Gábris Zoltán, Kiss Róbert, Tihanyi István, Iványi Róbert, Somogyi Miklós, Süle Róbert, Bánovszky István, Telkes József. — *Összes felszállások száma:* 120. — *Repült idő összesen:* 1 óra 05 perc 48 mp.

Bükk-Mátravidéki Aero Club.

Összes felszállások száma: 37. — *Repült idő összesen:* 8 perc 57 mp.

Csongrádmegyei Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 94. — *Repült idő összesen:* 1 óra 26 perc 10 mp.

Szolnok Megyei Repülő Egyesület.

Taglétszám: 57.

Győri Aero Club.

»B« vizsgát tett: Salamon Lajos. — *Összes felszállások száma:* 108. — *Repült idő összesen:* 43 perc 36 mp.

Kolozsvári Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 74. — *Repült idő összesen:* 2 óra 7 perc 22 mp.

248. sz. RMST Vas Öregcserkészcsapat Repülőosztálya, Ózd

Összes felszállások száma: 28. — *Repült idő összesen:* 4 perc 45 mp.

Soproni Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 67. — *Repült idő összesen:* 16 perc 51 mp.

Május

MOVERO Esztergom.

Teljesítmény-repülést végzett: Tlück János (V. 11.) 5 óra 03 p. Ozsdolay György (V. 25.) 5 óra 40 p. — »*A*« *vizsgát tettek:* Bajnai István, Gabula János, Szurdi András. — »*B*« *vizsgát tettek:* Szluka Emil, Debnárik János. — *Összes felszállások száma:* 237. — *Repült idő összesen:* 20 óra 46 perc 45 mp.

Kolozsvári Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 47. — *Repült idő öszesen:* 14 perc 23 mp.

248. RMST. Vas Cserkészrepülők, Ózd.

Taglétszám: 24.

Zemplénvármegyei MOVERO.

»*C*« *vizsgát tett:* Lénárt Tivadar (V. 25.) 12 p. — *Összes felszállások száma:* 110. — *Repült idő összesen:* 52 p. 20 mp.

Pécsi Repülő Kiképző Keret.

Összes felszállások száma: 11. — *Repült idő összesen:* 2 óra 44 perc 48 mp.

KÉTKORMÁNYOS VITORLÁZÁST IS TANULNAK MÁR AZ OKTATÓK

Nyáron megkezdődik a középiskolás ifjúság tömeges kiképzése

Fent a Hármashatárhegyen olyan kemény a »buló«, hogy majd leszakad rúdjáról. Remek repülőidő van és a napszitta, makkegészséges, jókedvű repülőtábor — nem repül.

— *Hű, ha startolhatnék!*...

Dehát zárva vannak a hangárok és a csúcson »elmélet«-et tanulnak a növendékek: a magyar vitorlázórepülés oktatói gárdája. Negyvenhatan jöttek össze az Aero Szövetség továbbképző tanfolyamára az ország minden részéből, valamennyien itt vannak *Marosvásárhelytől Szombathelyig, Szatmárnémetitől Szegedig.*

A középiskolai fiatalságnak a nyári szünetben most nyílik alkalma először tömegesen megtanulni a vitorlázórepülést. Hogy a kiképzés egyöntetű legyen és a tömegoktatásnál már érvényesíthessék a vitorlázórepülés minden korszerű tapasztalatát és tudnivalóját, a vitorlázórepülés oktatói számára kilencnapos elméleti és kilencnapos gyakorlati tanfolyamot rendeztek. Az elméleti tanfolyam a hármashatárhegyi repülőtáborban volt, utána váltott csoportban kilenc napig Gödöllőn, majd ismét a Hármashatárhegyen gyakorolták a csörlőstartos és a gumistartos felszállásokat.

Mingyárt a jövő esztendőre is felkészültek: *a kétkormányos vitorlázást is tanulják.* Jövőre már kétszemélyes vitorlázógépen is lesz oktatás.

Éppen *meteorológiai gyakorlat* következik.

Bőséges idő jutott ezen a tanfolyamon a repüléssel kapcsolatos meteorológiai tudnivalóknak. *Tóth* Géza, a Meteorológiai Intézet adjunktusa, a magyar sportrepülés fáradhatatlan szorgalmú meteorológiai szakembere, jónéhány órán keresztül adott elméleti oktatást, most pilótaballonok alkalmazásával mutatja be a gyakorlatban a terepfeletti légáramlásokat.

Nagy piros gumiballonokat töltenek meg gázzal és kiegyensúlyozzák őket, hogy a gáznak éppen csak annyi felhajtóereje legyen, hogy a ballonok megálljanak a levegőben. A kiegyensúlyozott pilotballonok szabadon követik a levegőmozgások irányát, süllyednek, vagy emelkednek, viszi őket a vitorlázórepülők számára ma mar nem kiismerhetetlen áramlás.

Három csoportba osztja szét a növendékek felét, a pirosballónos különítmények megszállják a kijelölt terepréezeket. A megállapodás az, hogy piros rakétajelre az első csoport, fehérre a második, zöldre a harmadik ereszti el a ballónokat.

— Ez az első ilyenirányú bemutató kísérlet nálunk, — mondja Tóth tanár, amíg a ballónos különítmények megszállják a dombokat — a német vitorlázórepülésben régóta folytatnak ilyen kísérleteket.

Ötven ballónt eresztenek fel. Mennek, mintha szemük volna. Ráfekszenek a lejtő emelőáramlására emitt, áthúznak a csúcs, a gerinc fölött, azután lesiklanak a völgybe a lejtőről leszaladó áramlás hátán. A völgy fölött amott termikbe ért egynéhány, sebesen emelkednek, mintha saját emelőerejük hajtaná őket. És mennek, vonulnak a termikekkel egyre messzebb, egyre feljebb. Szabad szemmel, távcsővel, teodolittal követik a ballónok útját. A piros gömbök szinte írják az ember szeme előtt a vitorlázás tennivalóit.

Arról beszélgetünk, hogy a fejlődésben és bővülésben nincs megállás, mi minden kell még, hogy a felszerelés teljes legyen. A kísérlet után arról tárgyalnak már, hogy hol kell majd felállítani a hegyen meteorológiai megfigyelőtornyot, amelyben műszerek írják majd a szél erejét, irányát, a páratartalom adatait, a légnyomást. Ez a meteorológiai berendezkedés ad majd hasznos tanácsokat arra vonatkozólag, hogy az év mely részében, milyen időszakokban járnak a legjobban kihasználható áramlások a magyar Wasserkuppe körül.

A vitorlázórepülés oktatói pedig kitartó szorgalommal gyüjtik az új tapasztalatokat. Az előadások anyagát füzetben jegyzik, lelkesen tanulnak, hogy ismereteiket minél szélesebb körűvé bővíthessék. A látogatónak az az érzése, hogy a kiképzés és az oktatás ilyen központi irányítása a magyar vitorlázórepülés egyik legjelentősebb eredménye. Felmérhetetlen nyereség, hogy szerte az országban mindenütt egyformán, a gyakorlati és elméleti tudnivalók legteljesebb birtokában folyik az oktatás és hogy korszerű oktatómunkát végeznek. *Az eredmények igazolják majd, hogy kiképzőrendszerünk folyamatos, biztonságos.*

Megtartottuk rejtvényversenyünk sorsolását

Mint közöltük, június 7-én megtartottuk rejtvényversenyünk sorsolását. A sorsolás eredményét alant közöljük. A név után lévő szám az előfizetési törzsszámot jelenti.

Magyar Lajos, 2369. Kammerer Egon, 3516. Révész Tamás, 2559. Novák Károly, 3866. újfalusi Ujfalussy Lajos, 2160. Füleky Béla, 1772. Szigethy Endre, 2033. Péterfy István, 3490. Farkas Pál, 2159. Schuck Ferenc, 2569. Földes Tibor, 3807. Galambos László, 1343. Nagy Péter, 2567. Gyovay Lajos, 1336. Ács András, 3293. Tóth Béla, 3956. Diamant János, 3839. Bikich Lóránt, 1192. Várnay Ferenc, 3580. Barkóczy Zoltán, 1991. Zsigmond Iván, 2181.

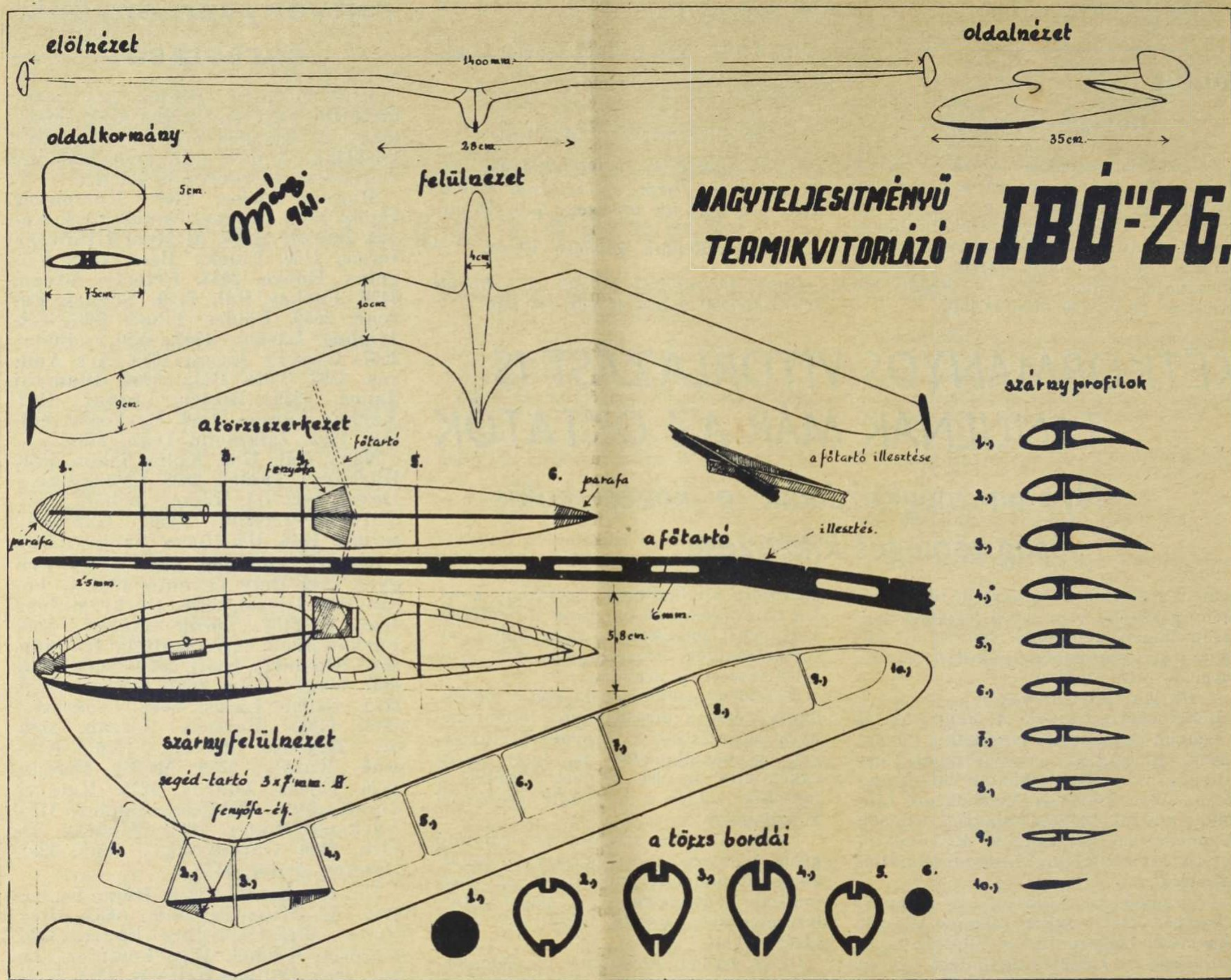
Nagy Pál, 1780. Kolos Tibor, 2308. Harkányi Tamás, 2908. Györgyfalvy Dezső, 2895. ifj. Rőczey Mihály, 1522. Vályán László, 2150. Gyalókay Gyula, 1246. ifj. Réczy Sándor, 1634.

Ghyczy Tihamér, 1334. Hefty Frigyes, 4399. Dely Levente, 4798. v. Turánszky László, 3806. Sarki Molnár Károly, 2103. Török György, 2256. Farkas Jenő, 1297. Scultéty Kálmán, 3517. Simonffy Emil, 2000. Tóth Béla, 4397. Nagy Béla, 2007. Gecser Ottó, 2735, Szabó Lajos, 2005. Csősz József, 1138. Bartucz István, 2280. dr. Bujdosó Zoltán, 1126. Krecsák Károly, 3220. Mezey Ferenc, 1736. Egész András, 1229. Kecskés József, 3107. Miklóssy Sándor, 1794. Várkonyi János, 2237. Mikácsy Elvira, 3336. Garamvölgyi Jenő, 3251. Bérczes Antal, 1588.

Kovács László, 3242. Róna Endre, 3149. dr. Kunczer Béla, 1663. Biky Gábor, 2168. Schilling Endre, 3326. Majoros Kornél, 1753. Lomniczi Tibor, 1685. Gallusz Frigyes, 1328. Kassai Mihály, 1323. Mónus Lajos, 2156. Hartmann Tibor, 3202.

Kemény Tibor, 2411. Tompos János, 2232. Ratvaiszky László, 3102. vitéz Köteleky László, 2550. A nyertesek felsorolását a következő számunkban folytatjuk.

A budapesti és környéki előfizetők díjaikat július hó 7-től, mindennap délelőtt 9 órától 5 óráig (szombat kivételével) kiadóhivatalunkban vehetik át. A vidéki nyerteseknek díjukat ugyancsak július 7-től kezdve küldjük. Díjakat csak egy hónapig őrzünk. Augusztus 7-e után a díjakat senki sem veheti már át.



A model termik-teljesítményvitorlázásra készült. Tervezésénél főszempont a minél kisebb merülősebesség elérése volt, ennek van a gépen minden alárendelve.

Tudjuk jól: minden repülőgép kompromisszum, az egyes repülőtulajdonságokat csak a többiek rovására lehet kifejleszteni. Ennek ellenére a modeltípus megválasztása miatt a gép repülőtulajdonságai szerencsés összhangban vannak anak ellenére, hogy az egyik repülőtulajdonságot, a merülősebességet egész szélsőségesen kifejlesztettük.

Miért esett a választás az »F«-modelre (nevezzük így a faroknélkülit)?

Lapunk február 1-i számában nagy általánosságban már tárgyaltuk az »F«-model tulajdonságait. Nézzük most adott esettel kapcsolatban mit nyerünk a tipus alkalmazásával?

Modelünk fesztávа, hogy a vitorlázótulajdonságok rovására ne csökkentsük a méreteket, nem lehet alacsonyabb 1200 mm.-nél, felvesszük a fesztávolságot 1400 mm.-re. Ennél a fesztávolságnál a normálmegoldású sárkány törzshossza kb. 600—700 mm. Az »F«-model megfelelő törzshossza ugyanakkor kb 250—350 mm.

Versenyre alkalmas model tervezéséről lévén szó, a modeleket mindkét esetben a FAI előírásainak megfelelő törzzsel fogjuk szerkeszteni. Ilyen megszorítás mellett a normálmodel törzsének kereken négyszer akkora homlokfelülete lesz, mint az »F«-model törzsének.

A kisebb törzskeresztmetszet egyéb előnyöket is rejt magában, ha azt kellően kihasználjuk. Kevésbé problematikus a szárny és a hordfelület kapcsolatát úgy megoldani, hogy a kölcsönös egymásrahatás minél kisebb ellenállás növekedés ben nyilvánuljon. Ez a kölcsönös egymásrahatás (Gegenseitige Beeinflussung) jelentős tétel a repülőgépellenállásban százalékosan is mindenképpen előny tehát a csökkentése. A minden méretben kisebb törzs egyúttal kisebb súlyt jelent, különösen számottevő ez a modeljeinknél, ahol nem tudunk mindent alkatelemet éppen csak a szükséges igénybevételre méretezni mint a nagygépeknél.

A vezérsíkok súlya és ami még fontosabb, az ellenállása elmarad. A vízszintes vezérsík ugyan kettéosztva megvan, mert kikerült a szárnyak csúcsára, de az ellenállás szempontjából nem veszteség, hanem miután a vezérsíkok zárólapnak vannak kiképezve, a hordfelület aerodinamikai tulajdonságait javítják, ami magasabb felhajtóerő értéket és kisebb ellenállást, a kettő együtt jobb siklószöget jelent.

A model önsúlya, ha számításba veszszük a kisebb törzsméreteket, a szerkezeti egyszerűséget, a kisebb sebesség miatt gyengébbre méretezhető alkatelemeket, alig lesz fele a normálmodelének.

A lényegesen lecsökkent ellenállás és a minden részletre kiterjedő kisellenállásra törekvő aerodynamikai kialakítás a siklótulajdonság javulásában mutatkozik, ami eben az esetben a profilmunka és a kidolgozás pontosságától függően 1:16, 1:20-hoz.

Az elmondottakon kívül a model úgyszólván minden repülőtulajdonságára a profilok pontos kivitelezése van a legnagyobb befolyással. A normálmodelnél a profilkészítésnél végzett gondatlan munka csak a siklótulajdonságokat befolyásolja jelentősebben az »F«-modelnél, a munka elnagyolása azonban már a stabilitásnál is jelentkezik néha igen szomorúan egy komoly törés formájában.

Az »F«-model stabilitását, amint azt tudjuk, a nyílformába állításon kívül a szárny fesztáván végig tapasztalható profilváltozás adja meg. A stabilitást végig ugyanolyan profil mellett elérhetjük azzal, hogy a szárnyprofilok állásszögét a végek felé csökkentjük, de elérhetjük olyan különböző profilok alkalmazásával is, amiknek a felhajtóereje szisztématikusan csökken a végek felé, a legszerencsésebb megoldás a két rendszert együtt alkalmazni, mint ezt a mostani modelünknél is tesszük.

Szerkesztési méretek:

Fesztáva	1400 mm
Hossza	350 mm
Oldalviszonya	13 (b^2/F)
Felülete	15 dm²
Súlya	10 dkgr
Felületi terhelés . . .	0,66 dkgr

Teljesítményadatok:

Siklósebesség	5 m/sec.
Siklószög	16—20
Merülősebesség	33—25 cm/sec.

A model termik-teljesítményvitorlázásra alkalmas.

A szárny

A szárny elkészítése valamivel több munkát ad, mint általában. A model nem kezdőknek való, teljesítményvitorlázásra épült és éppen ezért a tervezésnél nem a műhelymunka lehető megkönnyítése, hanem az aerodynamikai tudásunk teljes kihasználása vezetett. Gyakorlott modelépítő azonban azonnal felismeri, hogy különösebb nehézség a számára az építésnél nem fog adódni.

A hordfelület főtartójának kétirányú törése van; egyik a nyílformába állításból adódik, a másik az elölnézetben látható törésből. A szárny elölnézetben »Sirályformát« mutat.

A szárnytörésnél a tartószerkezetet jól láthatjuk az ábrán, a segédtartó bekötése egy-egy kis ékalakú fenyőfadarabbal történik. Törés szempontjából ez a főtartó legveszélyesebb helye, azért a tartót itt semmiféle módon ne gyengítsük. Az összeerősítést végezzük az általánosan használt módon enyvezéssel és enyves cérnával való átkötözéssel. Ha gondosan csináljuk és idő előtt nem vesszük igénybe, teljesen megbízható kötést ad.

A főtartó anyaga 2 mm vastagsági méretű fenyőléc, a kikönnyítések mértékét az ábráról olvashatjuk le. A felső részen levő és a profilok számára készült bevágások mélysége 4—1.5 mm között, a szárnymélységnek megfelelően.

A profilokat helyükre téve, a két könnyítési nyíláson keresztül enyves cérnával alulról átkötjük a főtartót, a kötést jól húzzuk meg és rendesen enyvezzük át, mert ez a kötés veszi át a profilra ható erők egy tekintélyes részét és ezzel tehermentesíti a profil egyébként elég gyenge főtartófeletti részét.

Orrlécet nem alkalmazunk, de a szárny első harmadát nem a szokásos módon vonjuk be, hanem a kapható legvékonyabb, nem réteges repülőfournirral. Ez a bevonóanyag, miután rendesen ragasztva maga is hordó-elem lesz, rendkívül megnöveli a főtartó szilárdságát, különösen az itt alkalmazott szárnytípusnál fellépő torziós igénybevételekkel szemben. Nem megvetendő előnye az sem, hogy a szárny legjobban igénybevett részénél (mechanikai behatások) az orrnál a kívánatos mértékre emeli a helyiszilárdságot.

A bevonásnál elég engedelmes anyag, ha a leendő külső oldalon gyengén benedvesítjük. Azonnal szinte magától kunkorodik a megfelelő formára.

Az összeszerelésnél vigyázzunk, hogy a profilok állásszöge egy kissé csökkenjen a szárnyvégek felé. Túlzásba itt se szabad menni, mert leromlik a siklószög (2—4 fok).

A hátulsó élt a szokásos módon készítjük el, a mérete 2×4 mm (a hátranéző felét élesre kihúzni!).

A hátulsó kétharmad borítása vékony molinó, feszítése és impregnálása cellonnal.

A törzs.

A törzsnek a tényleg hordó és a leszállásoknál erőt felvevő része a középen gerincszerűen végighúzódó 2 mm-es réteges lemezből kivágott tartó. Ezzel van kapcsolva a szárnyfőtartó és erre vannak szerelve a törzs formáját megadó bordák. Ezeket a bordákat 1 mm-es réteges lemezből vágjuk ki, az ábrán megadott könnyítésekkel. Az első és utolsó borda egyúttal az orr és a farokvégződés formáját is megadó parafa, vagy ha beszerzése lehetséges, balsafatönk. Az ábrától eltérően ajánlatos a törzsbordák közepe táján mindkét oldalon, a törzs hosszirányában, egy-egy 2×2 mm méretű lécet végigvinni. Ha a törzset a szárnynál használt repülőfournirral borítjuk be, akkor ez a két léc felesleges.

A törzsfőtartó közepe táján trapézalakú nyílást vágunk, ebbe erősítjük bele az ábrán látható fenyőfakockát, amihez majd a szárnybekötést végezzük. Ugyancsak ebbe a kockába és az orrrészbe erősítünk be egy darab acéldrótot, amire előzőleg egy csavarral rögzíthető kis súlyt húztunk. Ennek a súlynak a nagysága 1.5—2.5 dkgr között legyen. A súly tologatásával fogjuk a beépítést végezni, éppen ezért a törzsbevonásnál gondolni kell erre is, hogy a súly könnyen hozzáférhető legyen. Egyszeri berepítés után már nem sok bajunk lesz a géppel, mert a szárny merev konstrukciója nem enged meg számbajöhető deformációt.

A törzsfőtartó elején látható sötét rész kint marad a bevonásból ez lesz a csúszófelület, ami az erősebb felütődésektől megóvja a törzset.

Kormányfelületek.

Az »F«-modelnél a csűrőlapok végzik egyúttal a magassági kormány munkáját. A magassági kormány szerepét a jelen esetben átveszi a törzsben levő súly, csűrőlapot készíteni modelre a legtöbb esetben felesleges, sokkal több bajt okoz, mint hasznot.

Marad az oldalkormány, amire iránytartás szempontjából már feltétlenül szükség van. Oldalkormányzásra a két zárólapot használjuk. Méretei profilozása az ábrán. A profil mindkét oldalán domború, de nem szimmetrikus, domborúbb oldalával a törzsfelé néz és kis (2°) állásszöge van a menetirányra.

A szárnytörzsillesztés

A szárny és a törzs illesztésénél látható lefolyófelületet a teljes összeépítés után készítjük el. Elöl- és felülnézeti körvonalait betartva, csak arra kell ügyelnünk, hogy a profilja megközelítőleg a szárnytőnél levő profilnak megfeleljen.

A helyesen készített lefolyófelület nagyban csökkenti az ellenállást. Alatta természetesen a szárnyat nem vonjuk be.

Megmunkálás

A gyakorlott modelezőnek erről nem sokat lehet mondani. Mindenesetre gondoljunk arra, hogy a viszonylag nagy oldalviszony, a törzs kis méretei miatt az összellenállásban a súrlódási ellenállás már olyan nagy szerepet játszik, hogy még a sikerült lakkozás is lehet teljesítménynövelő tényező.

Berepítés

A kis vízszintes sebesség miatt a berepítés egy kis elővigyázatosság mellett könnyű és teljesen veszélytelen.

A berepítést a model súlypontjának a megkeresésével kezdjük, majd a súlyt úgy állítjuk be, hogy a modelünk súlypontja a szárnyfőtartó bekötési pontja körül legyen, azután megkezdhetjük a szokott módon az első siklatást egyelőre kis magasságból. A súly utánállításával a model repülését a legfinomabban tudjuk szabályozni. A berepítést befejezve, a súlyrögzítőcsavart alaposan meghúzzuk, hogy el ne modulhasson, mert elmozdulása esetleg nemcsak újabb fáradsággal jár, hanem, amint az a kísérleti modelnél is előfordult, nehezen javítható géptöréssel.

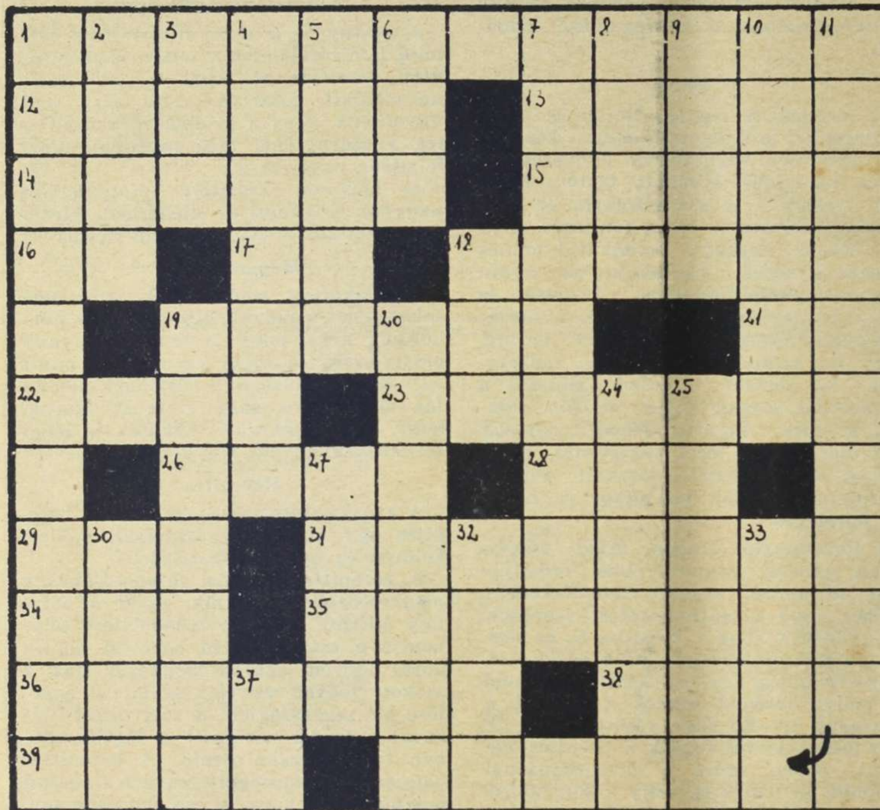
Az első repüléseknél vigyázzunk, a model az oldalkormány legkisebb változtatására is érzékenyen reagál.

(I. Sz. J.)

Törje a fejét

Az Országos Magyar Sajtókamara rendeletére további intézkedésig rejtvénydíjakat nem sorsolunk ki. A rejtvények helyes megfejtőinek neveit azonban közöljük és nyilvántartjuk.

44. számú keresztrejtvény.
Beküldte: Beélik András, Budapest.



Vízszintes sorok: 1. Ismert U. S. A. repülőgép gyár. 12. O + A tudományok és művészetek görög istennője. (Kilenc ilyen volt.) 13. A hun király magyaros neve. 14. ..., hanem ott. 15. Török méltóság. 16. Duna mássalhangzói. 17. R O. 18. Amerikai repülőgépgyár. 19. Déltiroli városi. 21. Idegen területmérték. 22. Tiszta: németül. 23. Jogtalanul használ egy címet, vagy rangot. 26. Naso. 28. Női név. 29. Vissza: sziget franciául. 31. Híres, nevezetes. 34. Gólyaféle vizimadár (ék. hib.). 35. Erre és erre a helyre (ék. hib.). 36. Vissza: ismert olasz repülőgépgyár. 38. Jegyet a jegyszedő... 39. Vissza: hegyszoros.

Függőleges sorok: 1. Franco oldalán harcolt ez a német repülő különítmény. 2. Előjel. 3. Nummer fele. 4. Ez jelzi a légiriadót. 5. Kocsis tartja kezében. 6 ..olgat. 7. Francia repülőgépgyár és szerkesztő, róla elnevezve. 8. Idegen tea magyar előnévvel. 9. Vissza: ezt ad a só az ízetlen levesnek. 10. Ellohol. 11. A négymotoros JU. 90. német neve. 18. E híjján: Béni. 19. Wolf Wirth német repülőgép szerkesztő híres teljesítmény vitorlázógépe. 20. Helyhatározó raggal. 24. Ukrán feketetengeri kikötő. 25. Vissza: színják. 27. Angolul: hajó. 30. Inga teszi. 32. Vadkacsa tojó (ék. hib.). 33. A cukor is. 37. R. H.

Megfejtésül beküldendő: Vízszintes 1. és a függőleges 1. sor.

43. sz. rejtvény megfejtése: Vízszintes 1. A Magyar Szárnyak. 72. A Keleti-kárpátok. Függőleges 1. Az aeródinamika. 19. Nebuló.

Megfejtők névsora: Bencze Lajos, Csongrád. ifj. Gaborják József, Baja. Mónus Lajos, Szekszárd. Rákóczi János, Bpest. Hollandy József, Kézdivásárhely. Zimmer Tamás, Bpest. ifj. Porocht Frigyes, Debrecen. Fülöp János, Göd. Ghyczy Tihamér, Tapolca. Harámy László, Bpest. Oszetzky György, Kispest. Kolos Tibor, Ungvár. Pászthory Imre, Szombathely. Mészáros Attila, Rákospalota. Berzy József, Miskolc. Ratvaiszky László, Kassa. König Tamás, Bpest. dr. Bánó Vince, Ujpest. Kálmán László, Debrecen. Ács András, Sopron. Dániel György, Bpest. Jancsár Péter, Bpest. Baljuk Vladim, Bpest. ifj. Belkó József, Pestszentlőrinc. Harkányi Tamár, Bpest. Kiss József, Bpest. vitéz Hefty Frigyes, Bpest. Ozora Ferenc, Győr. Gyulai Ferenc, Bpest és Petz Zoltán, Bpest.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Újvidéki. Szívesen megtennénk, de a mostani papírkorlátozó rendelet erre nem ad módot. Másik kérdésére közöljük, hogy a M. Sz. I. évf. példányai elfogytak. — **Többeknek.** Nyomdatechnikai okok miatt a M. Sz. legutóbbi száma néhánynapos késéssel jelenhetett csak meg. Elnézést kérünk. — **8945-ös.** Levél megy.

Kisdiák. II. Vilmos a kasseli gimnáziumnak volt nyilvános tanulója, majd a bonni egyetemen hallgatott jogot és államtudományt. — **Előfizető.** Számtalanszor megüzentük, hogy címváltozás vagy más reklamáció esetén feltétlenül írják lapjukra előfizetőink törzsszámukat. — **Győző, 28.** Európában először Londonban épült földalatti vasút, 1861-ben. A második a budapesti volt, 1896-ban. — **Kongregánista.** Úgy van, ahogy azt T. L. a mult számban megírta. Mi semmit nem vettünk el, semmit nem tettünk hozzá. Az Ezermester szerkesztősége tényleg a Horánszky-u. 18. számú házban volt, közvetlen B. páter szobája mellett. — **Kovács.** Rengeteg cikket, rádiófelolvasást írt, de könyvet csak egyet: a Repülők, előre!« címűt.

Többeknek. Aki a lapot nem kapja kézhez, jól teszi, ha panaszával egyenesen a postához fordul. Leghelyesebb levelezőlapon megírni a postahivatalnak, hogy melyik évfolyam, melyik számát nem kapta meg az előfizető. A postánál csak a legutóbb megjelent számot lehet reklamálni. Régebbi panaszt nem vesznek figyelembe.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer, *minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum Rt. mélynyomása.
Felelős: KÁRPÁTI ANTAL igazgató.

Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

Olasz repülő-bázis

